El Iberia

N.º 4 BOLETIN DE LA ASOCIACION SALMANTINA DE AMIGOS DEL FERROCARRIL Septiembre 2023

EDITORIAL.

Estimado/a lector/a: tienes delante de tus ojos un nuevo boletín con unos interesantes contenidos relacionados con el ferrocarril y la provincia de Salamanca.

Hemos tardado algo más de un año en publicar este número donde vas a encontrar artículos todos ellos relacionados, en mayor o menor medida, con el ferrocarril en nuestra provincia. Hemos ganado en páginas, en nuevos colaboradores que no han dudado ni un segundo en aceptar la propuesta de participar en este número. Por algo será…

Pero también queremos dar cabida en la portada a la Asociación. No siempre tenemos tiempo para dar a conocer la labor que llevamos a cabo, pero conviene echar un vistazo para darnos cuenta que, aunque somos pocos socios, no dejamos de hacer cosas.

Sin ir más lejos, la maqueta de escala H0 va avanzando a buen ritmo y, de ser una maqueta donde las composiciones rodaban solas, a emplear un sistema similar al de los módulos “Forotrenes”, donde tienes que controlar tus trenes como si fuera una explotación ferroviaria real. Normalmente acudimos los viernes y sábados por la tarde, dependiendo también del trabajo y de la familia. El siguiente paso será poner en marcha la maqueta de escala N: cada vez hay más personas que se decantan por ella, debido al reducido espacio que necesitan para tener una maqueta y rodar.

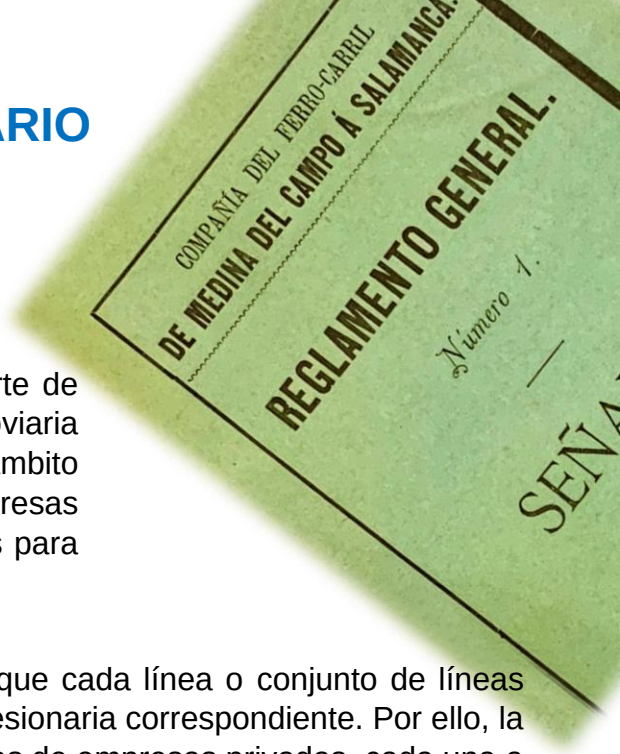
Pero la Asociación no es sólo un lugar para pasar un buen rato con los trenes y divertirse, también ha sido “escuela” de ferroviarios. Hace años un grupo de críos iban allí a rodar sus trenes y a aprender cosas del ferrocarril real gracias a los socios que son ferroviarios. Con los años, estos críos han dejado de serlo y, ahora son maquinistas, factor de circulación, especialista de talleres. Su afición los ha llevado a conseguir el trabajo que, de pequeños, todos soñábamos.

Esperamos que disfrutes con la lectura de los artículos.

¿Te subes al tren con nosotros?

EL PRIMER REGLAMENTO FERROVIARIO DE SALAMANCA.

José Luis Domínguez Sánchez (ferroviario)



Actualmente la circulación de trenes en la mayor parte de España se regula por el Reglamento de circulación ferroviaria (RCF) publicado por varios departamentos estatales del ámbito ferroviario. Además de este Reglamento, las distintas empresas ferroviarias publican otras normas y documentos específicos para reglamentar sus requisitos en la explotación.

En los albores del ferrocarril español lo habitual era que cada línea o conjunto de líneas férreas fueran construidos y explotados por la empresa concesionaria correspondiente. Por ello, la red ferroviaria estuvo repartida durante décadas entre decenas de empresas privadas, cada una a cargo de sus propias instalaciones, trenes, personal y normativa.

Respecto de la normativa, cada compañía escribía, adaptaba y publicaba sus propios Reglamentos. Había un Reglamento para cada ámbito y gremio. Los más habituales eran de Ejecución de la Ley de Policía de Ferrocarriles, Señales, Circulación por la vía única, Servicio de estaciones, Conductores de trenes y Guardafrenos, Guarda-Agujas, Guarda-Barreras, Maquinistas y Fogoneros, Conservación y Vigilancia de la vía, Servicio Sanitario o Tramitación de reclamaciones; si bien el de Ejecución de la Ley de Policía de Ferrocarriles (1859) y de Señales (1872) fueron aprobados por el Ministerio de Fomento y eran iguales para todas las Compañías.

En el caso que nos ocupa, el primer Reglamento ferroviario de Salamanca fue publicado por la primera empresa que inauguró el ferrocarril en esta región: la Compañía del Ferro-Carril de Medina del Campo a Salamanca (MS) que pretendía conectar las provincias de Valladolid y Salamanca y cuya línea había sido concedida por Ley de 13 de abril de 1864.

S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado otorgar á D. Cárlos Moreau la concesion del ferro-carril de Medina á Salamanca, quedando obligado á las prescripciones de la ley general de Ferro-carriles de 3 de Junio de 1855 y de la de 13 de Abril de 1864 y documentos á que hace referencia.

De Real órden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I muchos años. Madrid 20 de Abril de 1864.

ULLOA.

Sr. Director general de Obras públicas.

Fragmento de la concesión del ferrocarril. RO 20/04/1864, Gaceta de Madrid Nº 114, Fuente: BOE

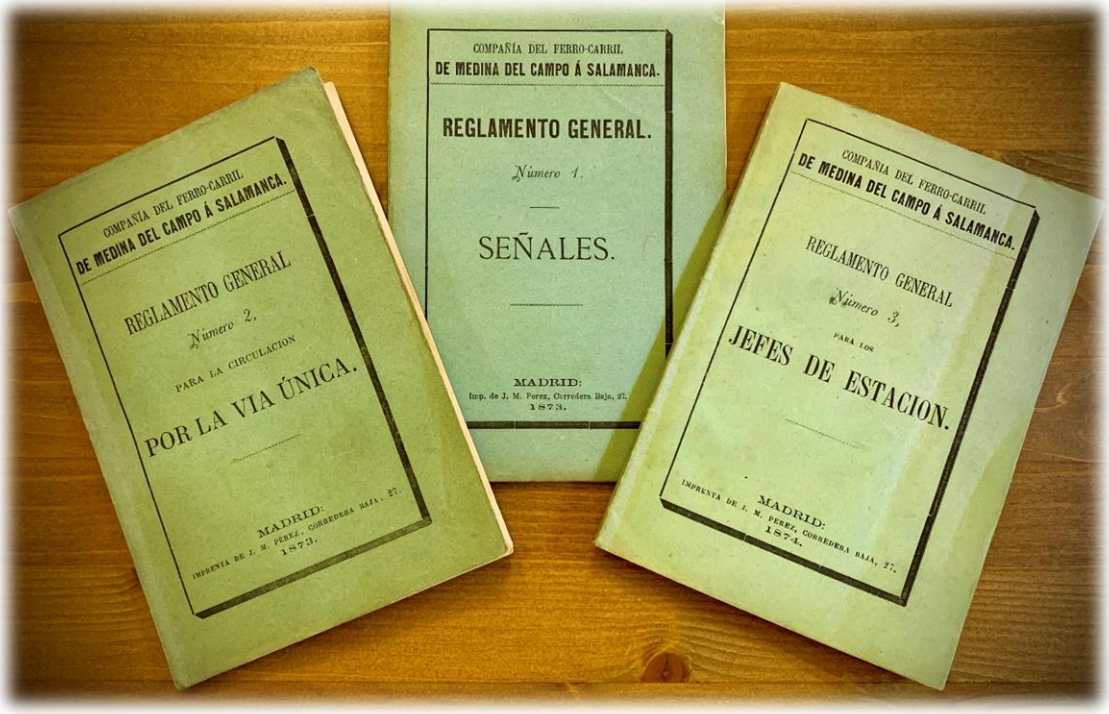
El primer tren a Salamanca llegó el 18 de abril de 1875, aunque al noreste de la provincia, concretamente a la localidad de Cantalapiedra, y en agosto de 1877 alcanzó la capital. Curiosamente ya hubo dos décadas antes un proyecto, sin efecto, de línea entre Salamanca y Arévalo (Ávila) con la misma conexión salmantina en Cantalapiedra.

Línea de Medina del Campo a Salamanca.
Carta de los ferro-carriles de España, 01/07/1881. Colección autor

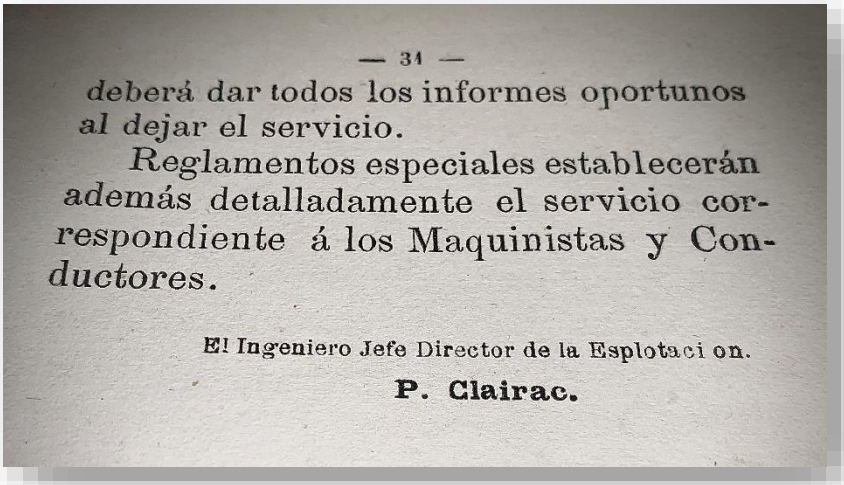
Las estaciones primitivas de la línea fueron Medina del Campo, Campillo, Carpio, Cantalapiedra, Carolina, Pedroso, Gomecello, Moriscos y Salamanca. Con el tiempo se incluyeron Fresno el Viejo, entre Carpio y Cantalapiedra; Pitiegua, entre Pedroso y Gomecello, y Carolina pasó a denominarse Cantalpino, recorrido que se conserva actualmente.

Finalizando el siglo XIX otros tres trazados de ferrocarril salmantino se hicieron realidad, inaugurando sus servicios a la capital en 1886, 1894 y 1896 respectivamente, gracias a:

- Compañía de Salamanca a la Frontera Portuguesa, con sus líneas a Fuentes de Oñoro y La Fregeneda.
- Sociedad Madrid & Portugal Direct Railway, para la línea de Peñaranda que terminaría llegando a Ávila.
- Compañía de Explotación de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España, que enlazaría Plasencia con Astorga.



La de Medina a Salamanca editó los primeros Reglamentos en la imprenta madrileña de José María Pérez durante los años 1873, 1874 y 1875. Todos fueron firmados por Pelayo Clairac y Sáenz (1839 - 1891), entonces Ingeniero Jefe Director de la explotación de la Compañía que estuvo a cargo del diseño, dirección de las obras y edificios de la línea, así como de la revisión reglamentaria.



— 31 —

deberá dar todos los informes oportunos al dejar el servicio.

Reglamentos especiales establecerán además detalladamente el servicio correspondiente á los Maquinistas y Conductores.

El Ingeniero Jefe Director de la Esplotaci on.

P. Clairac.

Reglamento General para la circulación por la vía única (1873) refrendado por Pelayo Clairac. Colección autor

Asimismo, esta reseña histórica tiene por objeto descubrir algunos artículos de esos primitivos Reglamentos de la Compañía de Medina a Salamanca que por su importancia o singularidad merecen su lectura.

Reglamento para la Ejecución de la Ley de Policía de Ferrocarriles (1873).

Art. 24. Cada estación tendrá en la fachada principal una enseña en que se exprese su nombre, y un reloj para arreglar el servicio de la misma y el del movimiento de los trenes.

FERRO-CARRIL DE MEDINA DEL CAMPO Á SALAMANCA.

LEY

DE 14 DE NOVIEMBRE DE 1855,

DISPONIENDO LO CONVENIENTE

SOBRE LA CONSERVACION DE LAS VIAS-FÉRREAS

Y CASTIGO DE LOS DELITOS Y FALTAS

QUE EN LAS MISMAS PUEDAN COMETERSE

Y

REGLAMENTO

PARA LA EJECUCION DE DICHA LEY

SOBRE LA POLICIA DE LOS FERRO-CARRILES.

MADRID:

Imp. de J. M. Perez, Corredera Baja, 27.

1873.

Todos los relojes de una línea se ajustarán al de la estación más importante, y el de ésta será regido por el tiempo medio. Estarán asimismo rotulados de una manera clara y precisa todos los pasos para la circulación de los concurrentes, carruajes y caballerías, de manera que fácilmente se reconozcan los despachos, oficinas, almacenes, talleres y demás dependencias de la empresa.

Reglamento General de Señales (1873)

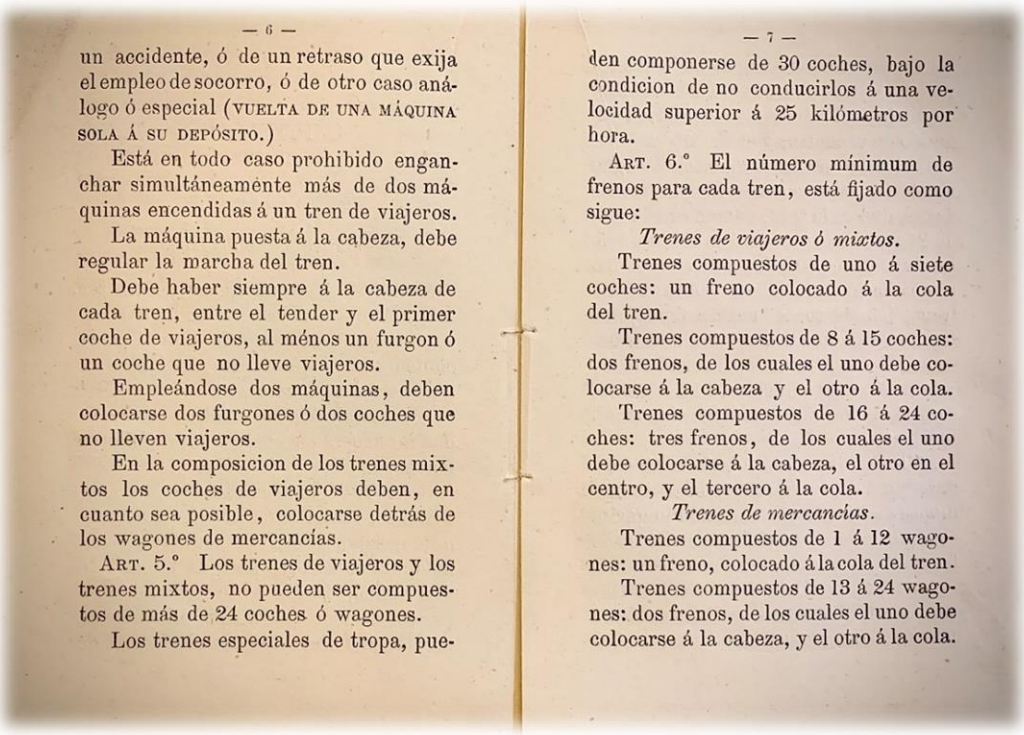
Art. 6. Con la campana se hacen tres señales: 1ª. Un toque de campana, indica que faltan quince minutos para salir el tren. 2ª. Dos toques, que faltan cinco minutos. Y 3ª. Tres toques es la señal de que salga el tren.

Reglamento General para la circulación por la vía única (1873).

Art. 4. Los trenes no deben llegar nunca á una Estación antes de la hora prescrita. Ningún tren podrá entrar en una Estación, pasar por ella, detenerse, ni salir de la misma, sin autorización del Jefe de Estación. Un tren no puede salir de una Estación antes de la hora de Reglamento. Un tren en marcha está bajo la dirección del Conductor Jefe.

Reglamento General para los Jefes de Estación (1874).

Art. 63. En cuanto el tren se haya puesto en movimiento, los Jefes de Estación deben de oponerse á que cualquiera persona intente alcanzarlo ó subir en él.



— 6 —

un accidente, ó de un retraso que exija el empleo de socorro, ó de otro caso análogo ó especial (VUELTA DE UNA MÁQUINA SOLA Á SU DEPÓSITO.)

Está en todo caso prohibido enganchar simultáneamente más de dos máquinas encendidas á un tren de viajeros.

La máquina puesta á la cabeza, debe regular la marcha del tren.

Debe haber siempre á la cabeza de cada tren, entre el tender y el primer coche de viajeros, al ménos un furgon ó un coche que no lleve viajeros.

Empleándose dos máquinas, deben colocarse dos furgones ó dos coches que no lleven viajeros.

En la composicion de los trenes mixtos los coches de viajeros deben, en cuanto sea posible, colocarse detrás de los wagones de mercancías.

ART. 5.° Los trenes de viajeros y los trenes mixtos, no pueden ser compuestos de más de 24 coches ó wagones.

Los trenes especiales de tropa, pue-

— 7 —

den componerse de 30 coches, bajo la condicion de no conducirlos á una velocidad superior á 25 kilómetros por hora.

ART. 6.° El número mínimum de frenos para cada tren, está fijado como sigue:

Trenes de viajeros ó mixtos.

Trenes compuestos de uno á siete coches: un freno colocado á la cola del tren.

Trenes compuestos de 8 á 15 coches: dos frenos, de los cuales el uno debe colocarse á la cabeza y el otro á la cola.

Trenes compuestos de 16 á 24 coches: tres frenos, de los cuales el uno debe colocarse á la cabeza, el otro en el centro, y el tercero á la cola.

Trenes de mercancías.

Trenes compuestos de 1 á 12 wagones: un freno, colocado á la cola del tren.

Trenes compuestos de 13 á 24 wagones: dos frenos, de los cuales el uno debe colocarse á la cabeza, y el otro á la cola.

Reglamento General de Conductores de trenes (1873). Artículos del Capítulo II. Colección autor.

Reglamento General de Conductores de trenes (1873).

Art. 34. Queda prohibido admitir en los coches, más viajeros que el número fijado de asientos. Los perros en los coches de viajeros, ó en los trenes, sin bozal puesto. Un compartimento deberá estar á la disposición de los viajeros que deseen viajar con sus perros.

Reglamento General para los Guarda-barreras (1874).

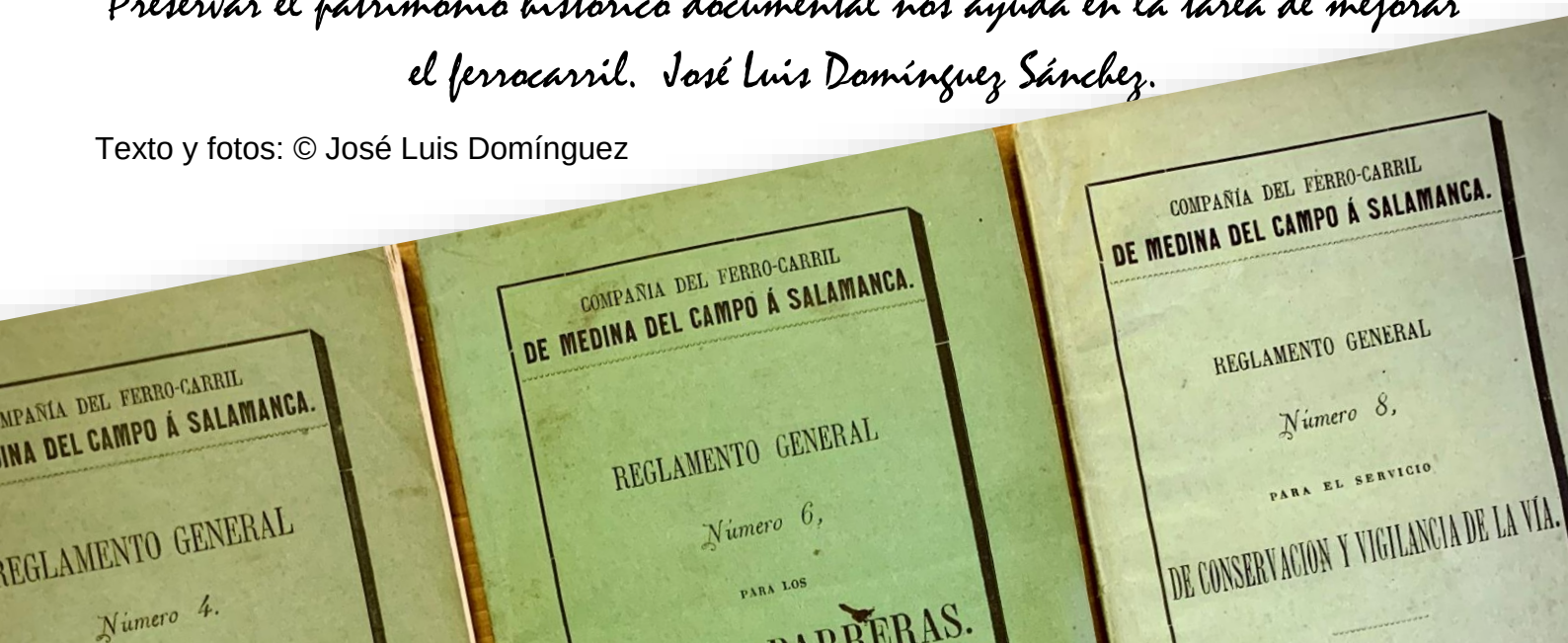
Art. 2. Para ser admitido como Guarda-barrera, se requieren las circunstancias siguientes: 1ª. Tener más de 20 años y no pasar de 40; 2ª. Saber leer y escribir; 3ª Certificar el haber observado siempre buena conducta; 4ª. Hallarse exento de todo defecto físico, particularmente respecto de la vista y oído. El cargo de Guarda-barrera podrá ser desempeñado por mujeres, prefiriéndose las de los Capataces ú obreros que vivan en las casillas inmediatas á los pasos á nivel. En este caso puede dispensárseles el no saber leer ni escribir, con tal que sus maridos tengan este grado de instrucción.

Reglamento General para el servicio de conservación y vigilancia de la vía (1875).

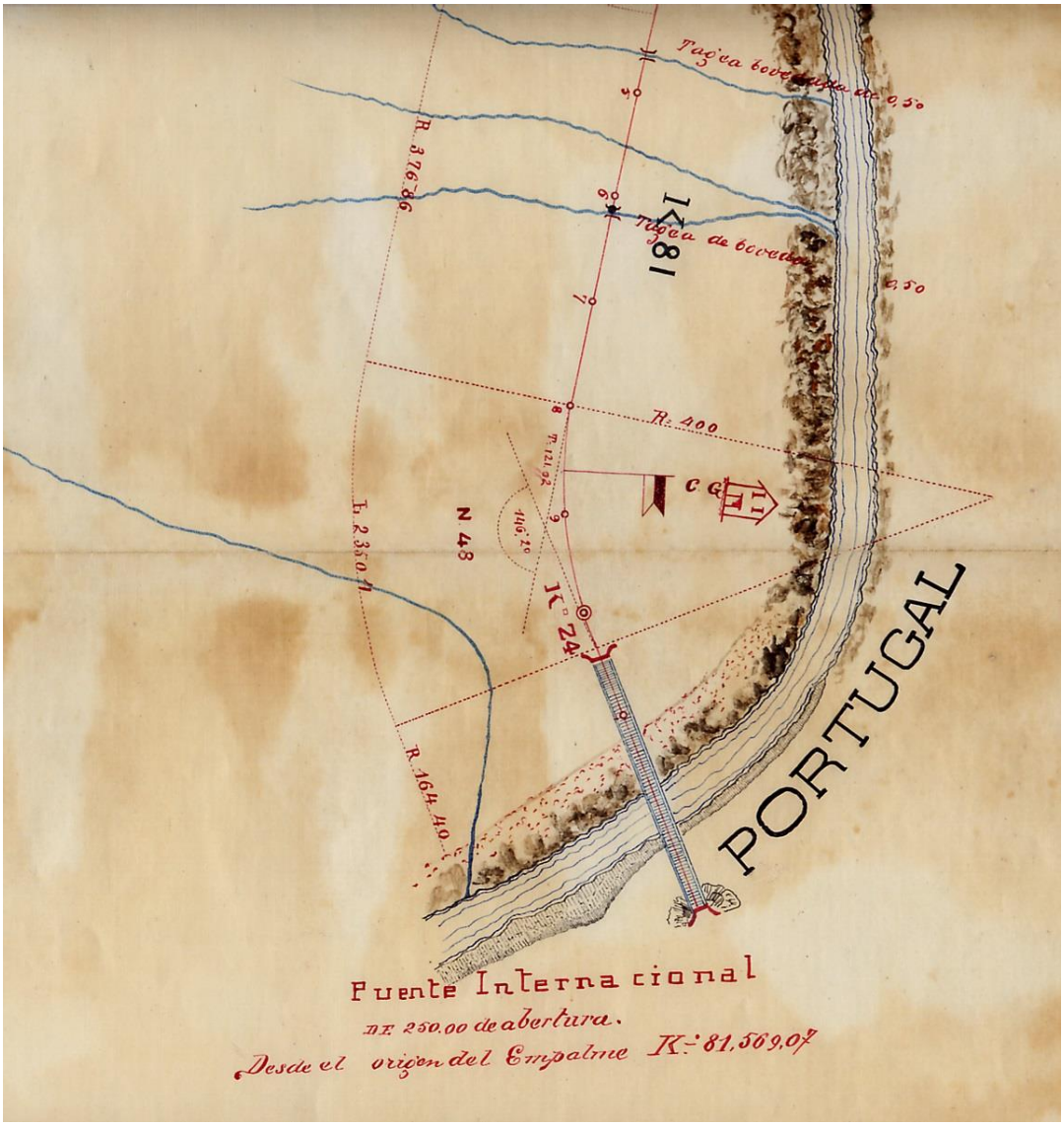
Art. 17. El servicio de los obreros comprende: 1º. Limpiar, rectificar y asegurar la vía. 2º. Reemplazar los carriles y demás partes deterioradas, ó fuera de uso, que constituyen los distintos elementos de que se compone la vía. 3º. Abrir y limpiar las cunetas. 4º. Limpiar y desembarazar las obras de fábrica. 5º. Conservar y reparar el telégrafo. 6º. Conservar los taludes, plantaciones, postes kilométricos y todo lo comprendido en la propiedad de la Compañía. 7º. Cumplir los Reglamentos é Instrucciones que se les den.

Preservar el patrimonio histórico documental nos ayuda en la tarea de mejorar el ferrocarril. José Luis Domínguez Sánchez.

Texto y fotos: © José Luis Domínguez



LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL SALAMANCA A PORTUGAL. *Emilio Rivas Calvo (ferroviario jubilado e investigador).*



Portada del libro El Ferrocarril del Abadengo.

1.-Resumen.

El presente trabajo trata de ofrecer un enfoque distinto acerca de la construcción del ferrocarril, que a finales del siglo XIX unió Salamanca con la frontera portuguesa. Es habitual que, cuando se abordan estos temas, abunden las referencias que atañen a los documentos oficiales, las fechas de inicio, final e hitos importantes de la construcción, los nombres de ingenieros y técnicos que con su ciencia lograron la ejecución de las obras, así como los financieros e importantes personajes que, directa o tangencialmente, tuvieron alguna aportación en la construcción del novedoso sistema de transporte.

Aquí nos proponemos descender un escalón, dentro de ese protagonismo apuntado, de manera que pasamos a ocuparnos, en un intento de humanizar el relato, de los auténticos ejecutores de las obras, los empresarios, contratistas y operarios.

Una de las características que enseguida aflora, es el entramado de intereses que se organiza en una obra tan compleja como es el tendido de un ferrocarril. Entramado que va dejando una derrama de beneficios, muchas veces injustificados, de forma que sorprenden las enormes diferencias desde el precio proyectado hasta el precio ejecutado, diferencias que van a parar a los bolsillos de los intermediarios.

Por otro lado, hemos de tener en cuenta que una obra de tanta complejidad necesita, además de los proyectos constructivos, una planificación de los trabajos, donde cobra singular importancia la coordinación de las distintas tareas y el aprovisionamiento de miles de toneladas de materiales necesarios para su desarrollo. Por este primer apartado iniciamos nuestro estudio.

2.-Plan de Obra.

El consorcio Sindicato Portuense se constituyó en Oporto el 28 de junio de1881, por iniciativa del gobierno portugués y de la Associação Comercial Portuense, agrupando un grupo de bancos y capitalistas. Henri Burnay y Compañía, como concesionario de la construcción, tuvo que desplegar una serie de actuaciones que le permitieran iniciar los trabajos, tal y como determinaba la R. O. de 23 de septiembre de 1881, en el plazo de tres meses. Veremos que este requisito sería incumplido por impedimento material. Antes del inicio de las obras hubo de salvar muchos obstáculos y contratar personal. El primer movimiento, en este sentido, tiene lugar en Lisboa el 20 de septiembre de 1882, ante el notario Jorge Camelier, Henri Burnay y Cía., representados por el socio Ernest Empís, otorgan poder a Edmundo Wesolouski ingeniero civil1, para realizar las gestiones destinadas a las expropiaciones de los terrenos en el ramal de Ciudad Rodrigo, nombrar los peritos necesarios y efectuar pagos e indemnizaciones. El poder es refrendado por el cónsul general español en Lisboa, y días más tarde transferido al catedrático de la Universidad de Salamanca Manuel Herrero Sánchez. Edmundo Wesolouski firma y sella estos documentos como ingeniero jefe de División.

En diciembre de ese mismo año Burnay designa, también en Lisboa, a Luis Page, ingeniero de Caminos, vecino de Madrid, para que en los términos que expresa el artículo 25 del pliego de condiciones de la concesión, represente a la compañía en la capital española, recibiendo las comunicaciones del Gobierno o sus delegados. Esta representación pudo alcanzar hasta enero de 1885, fecha en que Henri Burnay y Ricardo Pinto da Costa se desplazan a Madrid, a fin de constituir la Compañía del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera de Portugal (SFP). Desde el día ocho de ese mismo mes encontramos a Rafael Monarés suscribiendo planos y documentos en nombre de los concesionarios.

Todo hace suponer que H. Burnay inició sus gestiones, encaminadas a la construcción del ferrocarril durante la primavera de 1882, pues en julio de este mismo año Wesolouski, realiza los primeros trámites de orden práctico, esto es, habilitando personas para que en nombre de H. Burnay y Cía. se ocupen de las expropiaciones de los terrenos por los que ha de discurrir la traza ferroviaria. El 9 de julio otorga poderes al presbítero de Ciudad Rodrigo José Aguiar Prado y al propietario Eusebio Castilla Rodríguez para que juntos, o por separado, se ocupen de expropiaciones y ocupaciones temporales de terrenos, fincas y canteras.

Días más tarde Wesolouski asigna a la sociedad Campo e Hijo, de Salamanca, facultades suficientes para comprar dinamita, capsulas, mechas para barrenos y demás materias inflamables,

[1] Edmundo Wesolouski Cavantous, natural de Millian, departamento de L'Aveyron, Francia, vecino de Sevilla. Su hijo Edmundo Wesolouski Rebuelta (sip), cursaba estudios en la Academia Militar de Infantería de Toledo.

hierros, aceros, palas, picachotes, maderas, cestos y en general toda clase de herramientas, útiles y géneros necesarios en los trabajos de construcción del ferrocarril.

De la cuestión administrativa se ocupa, en septiembre de ese mismo año Carlos Bartissol, jefe de las oficinas de SFP, con poderes omnímodos y facultades, para firmar todos los documentos relacionados con el servicio de la línea, así como los escritos que puedan presentarse en todos los ramos de la administración pública, sin limitación alguna.

Las primeras noticias, sobre el proceso expropiatorio de los terrenos, tienen lugar el 22 de mayo de 1882, iniciadas por Valentín Guerra Herrero que, en calidad de contratista de las obras, inicia en Fuentes de Oñoro los trámites precisos para hacerse con los terrenos necesarios para la vía férrea. Puede decirse que estas actividades de Valentín Guerra se desarrollaron a lo largo de todo el año, participando en numerosos expedientes de expropiación entre Fuentes de Oñoro y Ciudad Rodrigo.

No siempre fueron afables y pacíficas las ocupaciones de los terrenos pues, incumplido el plazo para iniciar las obras, se quería imponer un ritmo a los trabajos que garantizarse su ejecución dentro de los cinco años previstos, lo que obligaba a actuaciones apresuradas, así, a finales de septiembre de 1882, SFP tuvo que hacer frente a una denuncia planteada por Isidro González Brieba, en representación de don Jacinto de Orellana Pizarro y Díaz, marqués de la Conquista, señalando que, en sus dominios, encontraba trazada una línea de este a oeste, marcada con hitos, mojones y piedras, así como el acopio de diversos materiales. Indudablemente la traza marcaba el eje de la vía. Además, y a lo largo de varios kilómetros, se observaba la presencia de diversos operarios que dijeron trabajar por cuenta del contratista Sebastián Noceto Arriorciolo, súbdito francés, nacido en la isla de Córcega, quien, al parecer, estaba ejecutando aquellas obras por administración a las órdenes de Wesolouski. Se deduce que estaban iniciando los primeros pasos de la construcción, previos y simultáneos al despliegue de los contratistas principales y sus destajistas, de los que luego hablaremos.

El 6 de marzo de 1884 tuvo lugar la adquisición de los terrenos pertenecientes al marqués de Viesca, uno de los mayores afectados por el discurrir del ferrocarril en el término de La Fregeneda. Manuel Herrero Sánchez, en representación de Henry Burnay y Cía., fue el encargado de expropiar 37.006 m2, más olivos, almendros, viñedos y demás arbolado, así como la pertinente autorización para acceder, atravesando la finca afectada. Es importante resaltar que las gestiones de los representantes de H. Burnay no se limitaban a la expropiación de los terrenos, por lo general una franja de unos 10 m de ancho, sino al mismo tiempo tenía que ocuparse de que fueran autorizados los accesos para personas, vehículos y animales. El marqués de Viesca fue indemnizado, por los terrenos, árboles y daños, con 50.000 pesetas. Como curiosidad, señalar que cada árbol fue tasado en 15 pesetas.

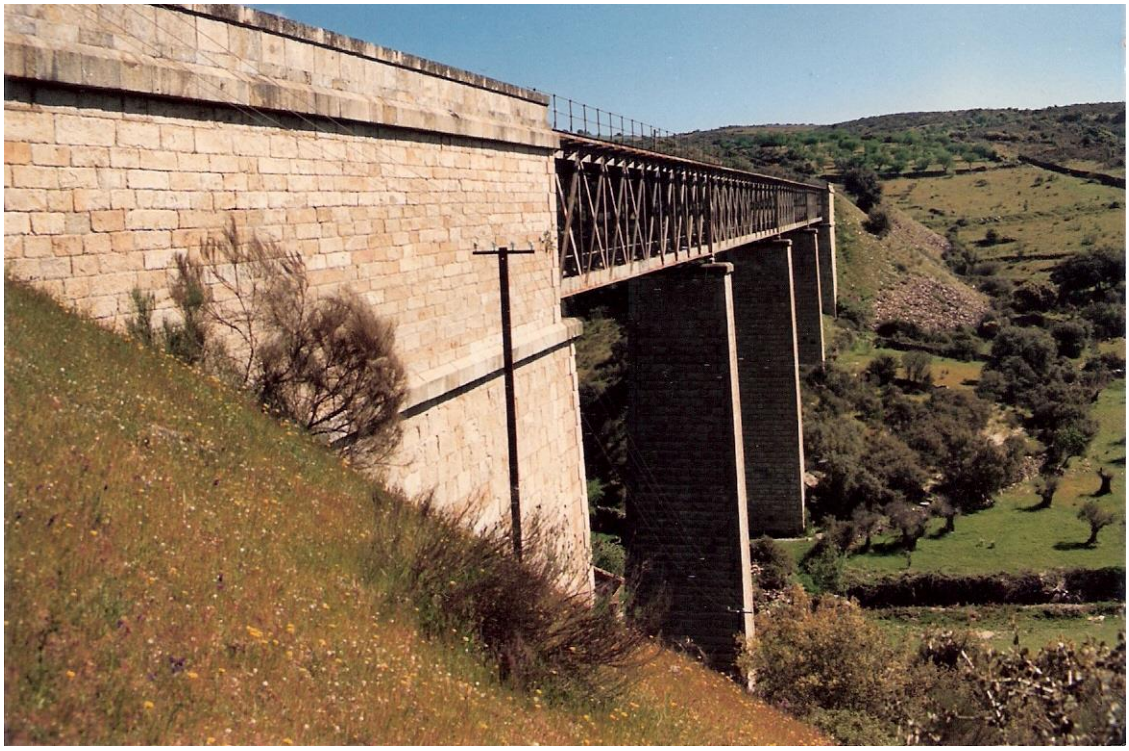
En víspera de la Navidad de 1884 se celebra un acto en las oficinas de SFP, sitas en las afueras de la Puerta de Toro en Salamanca, en el que Edmundo Wesolouski, junto con el ingeniero agrónomo, perito de la empresa Cecilio González Domingo, procede a la entrega de una letra a la vista, a cargo de Florencio Rodríguez Vega, del comercio de esta ciudad, por valor de 52.108,87 pesetas, importe equivalente a terrenos adquiridos al conde de Torre Palma y otros propietarios.

Las expropiaciones por el lado de Salamanca se iniciaron en 1882. Finalizadas las obras, entre el 16 y 18 de mayo de 1885, Manuel Herrero Sánchez representando a compañía y auxiliado por el perito agrónomo Joaquín Hernández Ágreda, procedió al acotamiento de los terrenos ocupados por la vía férrea, entre la estación de Salamanca y el puente de La Salud.

Atípica fue la ocupación de terrenos en Villar de los Álamos, donde era necesaria una faja de 10 m de ancho por 1.600 de largo que atravesaba la finca propiedad de Lucía Sánchez Hernández. Esta señora cedió todos sus derechos a cambio de que la compañía ferroviaria construyera allí un apeadero para viajeros y mercancías con paradas de los trenes, derecho que consideraba otorgado a perpetuidad.

A lo largo de 1884 varios agricultores de La Fregeneda plantearon quejas y denuncias por invasión y destrozos en sus fincas, causados por los operarios de la construcción de la vía férrea fuera de los terrenos expropiados. En general se refieren a destrozos y cortes de arbolado, explotación de canteras no autorizadas, ocupaciones e invasiones de sus propiedades con materiales de diversa índole, incluso construcción de caminos y edificaciones no autorizados. En algunos casos se llega a acuerdos puntuales con los propietarios, pero la mayoría de las veces se enfrentan a hechos consumados e irreversibles.

El plan de obra preveía acometer los trabajos por ambos extremos, esto es, desde su inicio en la estación de Salamanca, y al mismo tiempo desde el punto de empalme en la frontera con Portugal. Por el lado de Salamanca se recibió gran parte del material de vía, carriles, cruzamientos, tortillería etc. fabricados en la fábrica alemana Krupp. La misma ruta siguieron las piezas de hierro de los viaductos, que desde Bélgica eran encaminadas al puerto de Bilbao, para desde allí seguir por ferrocarril hasta las proximidades del punto en que habían de ser montadas.



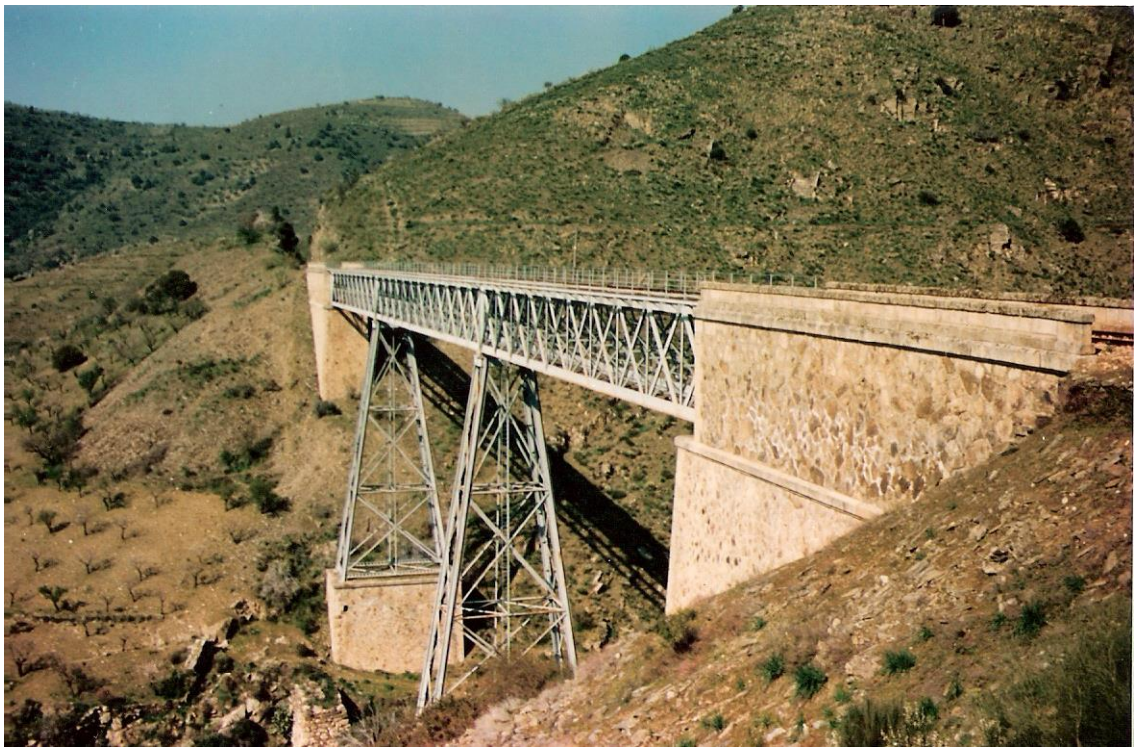
Puente sobre el río Froya, en las inmediaciones de la estación de Fregeneda.

Por la frontera portuguesa se encaminaron los materiales de vía y los viaductos construidos desde ese extremo y sobre todo las locomotoras, coches de viajeros y vagones que desde su origen se desembarcaron en Lisboa. Una excepción ha de hacerse a esta recepción de materiales, ya que el puente internacional, construido y proyectado por ingenieros portugueses fue ensamblado con

las piezas recibidas vía Oporto. La Real Orden que otorgaba la concesión eximía del pago de derechos de aduanas a todos los materiales destinados a la construcción y explotación del ferrocarril, despachados en Salamanca y Fuentes de Oñoro. Ello fue causa de algunos equívocos, suscitados por los celosos funcionarios españoles. Así nos encontramos con la negativa de los aduaneros de La Fregeneda a permitir la importación, se supone de medio puente internacional, si antes no eran satisfechos los aranceles correspondientes. La determinación de los funcionarios obligó a desplazarse hasta La Fregeneda al catedrático de Derecho de la Universidad, Manuel Herrero, abogado de la compañía quien, acompañado por los ingenieros encargados del montaje, Cochat y Saint Palais, no tuvieron más remedio que satisfacer las tasas correspondientes a 60 m de puente. Años más tarde fue considerada ilegal la importación de la locomotora Beira Alta, lo que dio lugar a su requisa y subasta.

Sobre esta locomotora diremos que, iniciadas las obras por el lado de Vilar Formoso, se utilizó para el movimiento de materiales. Cuando la construcción del ferrocarril hubo finalizado, fue destinada a la explotación de la línea que discurría entre Salamanca y Peñaranda de Bracamonte, cuyo servicio estaba a cargo de SFP. Este nuevo destino fue objetado por la Hacienda española quien, considerando que no se cumplían las condiciones previstas en la concesión, promovió el expediente que culminó con la pública subasta de la locomotora.

Por el lado de Salamanca las necesidades de tracción fueron satisfechas mediante una máquina denominada Tardienta. En la primavera de 1884 aún estaba pendiente de ejecución el puente de La Salud, que salvaba el río Tormes, por lo que, siendo necesario el auxilio de la locomotora, en las obras de la otra orilla, se decidió trasladarla ensamblando pequeños tramos de carril que se montaban y desmontaban sucesivamente, hasta alcanzar su destino. El empuje lo daban unas parejas de bueyes, siendo aquel un lento trajinar que duró diez días. Toda una noche fue necesaria para atravesar el puente Romano de la ciudad. En auxilio de la Tardienta se contrataron, más tarde, dos locomotoras cedidas por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal.



Puente de los Poyos.

Además de los materiales de vía y estaciones, miles de toneladas fueron acarreadas tanto por los movimientos de tierras, terraplenes y trincheras, como por el aprovisionamiento de piedras de mampostería para viaductos, pontones y tajeas. Destaca sobre todo el suministro de traviesas y de balasto. Lo habitual era disponer de una cantera en las proximidades de los viaductos, comunicadas mediante caminos de herradura y en algunos casos especiales con una pequeña línea de vía estrecha, tal es el caso de una cantera sita a unos 1.800 m del ferrocarril en construcción, sita entre las estaciones de Bogajo y Olmedo, donde se procedía al machaqueo para la fabricación del balasto. Buen número de traviesas fueron obtenidas en el monte Perosín cerca de Ciudad Rodrigo. Nicasio Sonso Peral y José Lino da Silva, fundaron el 29 de diciembre de 1883 la Sociedad Perosín, destinada a la fabricación de traviesas de roble. Para ello adquirieron, a los duques de Valencia, la finca de aquella denominación, disponiendo asimismo de un tendido de vía estrecha hasta el propio ferrocarril. El 5 de octubre de 1888 se disolvió la sociedad quedando el negocio en manos de Lino da Silva, quien finalmente lo traspasó a Fermín Méndez Miex.

Hay noticias de un importante número de traviesas adquiridas en Soria y no es descaminada la idea de que también buena cantidad de ellas tuviera su origen en los montes portugueses. Conviene recordar que, la construcción del ferrocarril entre Salamanca y Portugal atravesaba una zona carente de recursos industriales, por ello no sorprende que, en las memorias redactadas por los ingenieros, al referirse al aprovisionamiento de materiales, propusieran orígenes diversos y lejanos. Así, Artur Guimarães, ingeniero director de los trabajos en el túnel de La Carretera optó por la excavación a brazo antes que la mecánica, a causa de ausencia de repuestos en la zona.

3.- Desarrollo de los trabajos.

Por parte de SFP la dirección técnica estaba a cargo de:

- Director de las Obras, Eugenio Rollín, luego sustituido por Claudio Chiesa.
- Ingenieros de División, Edmundo Wesolouski[2] y Alberto Zaborowski.
- Túneles, Artur Guimarães.
- Jefe de Explotación, Enrique Stevenin.
- Abogado, Manuel Herrero.
- Ingeniero Jefe de Sección, Strub, ramal de La Fregeneda.
- Ingeniero Jefe de Sección, Chouanet.
- Ingeniero de Puentes, Saint Palais.

Noticia de salarios y costes la tenemos a través de la dimisión del Jefe de la Sección de Lumbrales, acaecida en enero de 1884. Este personaje, llamado Luis de José, ciudadano francés, hubo de ser indemnizado con 6.189,66 pesetas en monedas de oro, cuyo desglose, a grandes rasgos era el siguiente:

- 260,60 pesetas por reclamaciones entre septiembre de 1882 y diciembre de 1883.
- 280,00 pesetas por un cuarto amueblado para la dirección.
- 407,75 pesetas por anticipos y gastos.
- 3.499,98 pesetas por seis meses de sueldo.
- 583 pesetas como gratificación.
- 583,33 pesetas por sueldo de enero.
- 75 pesetas por indemnización del caballo.

[2] Edmundo Wesolouski cesó en su puesto a comienzos de 1885, falleciendo en Sevilla el 22 de agosto de aquel año.

- 500 pesetas por indemnización de gastos para regreso a su país.

La ejecución de los trabajos se organizó en divisiones y estas en secciones, luego subdivididas en trozos y estos en lotes:

Secciones del ramal a Barca d'Alva:

- 1.ª | Boadilla / La Fuente de San Esteban – Hinojosa de Duero = 17,539,36 km (primer trozo).
- 1.ª | Boadilla / La Fuente de San Esteban – Hinojosa de Duero = 35,540,62 km (segundo trozo).
- 2. ª | Hinojosa de Duero – frontera = 25,265,32 km (trozo único).

El conjunto se organizaba en tres divisiones. La primera comprendía desde el inicio de la línea en Salamanca hasta Boadilla / La Fuente de San Esteban, punto de la bifurcación, localizado en el km 54,706 (oficial), en el nuevo proyecto3 km 57,860 y hoy km 56,054. La segunda de Boadilla / La Fuente de San Esteban a la frontera portuguesa por Fuentes de Oñoro y la tercera de Boadilla a la frontera por La Fregeneda hasta el centro del puente internacional, km 77,564.

Túnel número 4.

[3] Wesolouski presentó un nuevo proyecto el 30 de enero de 1884, en el cual propuso alargar unos tres km desde Salamanca el punto de bifurcación, iniciativa aprobada por Real Orden de 27.V.1884.

4.-El entramado empresarial.

Un ejemplo perfecto del entramado empresarial y especulativo nos lo da la disolución de la sociedad fundada entre Juan María Jouassín y Dubois y Claudio Arce Rivaherrera. Ambos suscriben un contrato el 27 de junio de 1886 para el tendido de vía, nivelación y balastaje en el 2º y 3º lote de la sección de La Fregeneda. Dan por concluido este acuerdo el 18 de abril del siguiente año y convienen nombrar dos peritos para efectuar los cálculos de las unidades de obra realizadas y los rendimientos que corresponden a cada uno.

Los peritos designados son Eduardo Milla Torrente4 y Carlos Reginard y Armany, ayudante de obras públicas francés. En su primer dictamen encontramos los siguientes datos: Astray que es el contratista principal tiene cedida la ejecución de los trabajos a Jouassin y este a su vez da participación a Arce. Este escalado de subrogaciones no es graciable, como veremos, ya que Astray percibe los precios contratados con SFP con una deducción del 4%. Jouassin ha de pagar a Astray una comisión del 23% (veremos en la segunda evaluación que hace Eduardo Milla que eleva el porcentaje al 26%), y finalmente Arce ha de abonar a Jouassin el 15% de los rendimientos. Todo ello hace que los precios unitarios se disloquen notablemente, así tenemos:

- Asiento de vía no nivelada, precio original abonado por SFP =1,190 ptas. /m.
- Precio final de ejecución = 0.690 ptas./m.
- Metro cúbico de balasto precio inicial = 3,000 ptas./m3.
- Precio final = 1,890 ptas./m3.

En el tercer lote:

- Metro cúbico de balasto precio inicial = 2,800 ptas./m3.
- Precio final = 1,760 ptas./m3.

Desmontes:

- Precio para Jouassin = 1,87 ptas./m3 (10 % de beneficio).
- Precio para Arce = 1,69 ptas./m3.

Eduardo Milla y Torrente5 y Reginard albergaron serias dudas sobre la verdadera misión de su peritaje y más aún al conocer el texto de la escritura de disolución. Por esta causa Milla efectuó una nueva valoración que discrepa de la anterior. De su lectura se deriva una cierta tendencia favorable hacia Arce. Pasemos a analizar el segundo peritaje desde el punto de vista que aquí nos interesa, esto es las comisiones y deriva de los precios de las unidades de obra ejecutadas.

El informe del segundo peritaje está fechado el 22 de junio de 1887. Aquí se habla de los lotes 2º al 6º, precisando que la valoración de la obra ejecutada se limita a la que media entre los km 44,644 y 60,200, es decir el segundo y tercer lote.

Para empezar, encontramos determinados los límites de los respectivos lotes:

---

[4]Eduardo Milla Torrente, ayudante de obras públicas, zamorano, había contratado a su vez el balasto y arreglo de vía desde Boadilla / La Fuente de San Esteban hasta el origen del 1º lote de las obras del señor Astray en el km. 6,300 aproximadamente, al precio de 4,00 pesetas por metro lineal, comprometiéndose a terminar antes de fin de octubre de 1885.

[5] Junto a la firma de Eduardo Milla hay una nota que dice: *Honorarios según minuta ochocientas pesetas*.

- Segundo lote desde el km 44,644 al 51,973.
- Tercer lote[6] desde el km 51,973 al 60,200.
- Cuarto lote[7] desde el km 60,200 al 63,050.
- Quinto lote desde el km 65,750 al 70,775.
- Sexto lote[8] desde el km 70,775 al 77,400.

Precios unitarios:

- Balasto a pie de línea a 0,980 ptas./m3
- 2º lote, desde el km 44,644 al 51,973.
- Asiento de vía 2º y 3º lotes.

Balasto segundo lote:

- Desde el km 44,644 al 51,973 (7.329 m) = 1,495 ptas./m3.
- Precio líquido en contrato (31 de mayo) = 1,890 ptas./m3.
- El coste es de 1,240 ptas. Arce dejó de percibir 0,65 Ptas./m3.

- Tercer lote desde km 51,973 al 60,200.
- El precio es 1,006 m lineal (31 de mayo) el coste es de 0,827 ptas., la diferencia aplicada a la longitud que dejó de ejecutar Arce es de 0,17 ptas.

Balasto tercer lote

- Líquido 1,76, coste 1,24, la diferencia es de 0,52 ptas./m3.

Sección de La Fregeneda, km, longitud 17,200 km.

- 4º lote km 60,200 al 63,050 = 2.850 m.
- Vías apartadero La Fregeneda = 1.050 m.
- Suma = 3.900 m.
- 5º lote km 65,750 al 70,775 = 5.025 m.
- 6º lote km 70,775 al 77,400 = 6,625 m. Total = 15.550 m.

Los precios líquidos a los que Arce se comprometió hacer el asiento de vía y nivelación fueron:

[6] En octubre de 1886 hay una serie de comunicaciones entre el director de la Compañía del Ferrocarril de Salamanca à la Frontera de Portugal, Claudio Chiesa, Julio Astray y Justo Colomé, motivadas por el notable retraso de las obras entre el km 58,250 y el viaducto del Froya. Aparece Justo Colomé como destajista de los trabajos, lo que parece indicar que este es el sustituto de Arce. Los escritos le conminan a realizar unos avances diarios de 15 metros por el lado de Salamanca y 20 por el lado de Portugal.

[7] Juan Bautista Pontvianne, constructor francés aparece ligado desde 1883 a las obras del cuarto lote del ramal de Barca d'Alva, como contratista principal. Pontvianne residió durante algunos años en la Quinta de San Pedro, en La Fregeneda. Encargó de la dirección de las obras a su yerno, el ingeniero Juan Crisóstomo López. En febrero de ese año formaliza un contrato general para la construcción de obras en carreteras y ferrocarriles con el portugués Eduardo José Coelho Vianna. El cuarto lote, el más difícil de todo el trazado, acarreo numerosos problemas constructivos, de los que derivaron enfrentamientos y juicios, en él vemos la actuación de Vicente Maculet y más tarde de Jouassin y de Arce.

[8] Papot firmó contrato en la construcción del 6º lote tres túneles y cinco trincheras.

Precios del contratista y destajistas:

- Precio que SFP abona a Jouassín = 2,000 ptas.
- Deducción 1% = 0,002 ptas.
- Resta = 1,980 ptas.
- A deducir 26%, según contrato = 0,510 ptas.
- Precio líquido para Arce = 1,470 ptas/m.

Asiento de vía y nivelación sobre viaductos:

- Precio de SFP a Jouassín = 0,450 ptas.
- 1% servicio sanitario = 0,004 ptas.
- Resta = 0,446 ptas.
- 26% utilidad para Jouassín = 0,116 ptas.
- Líquido para Arce = 0,330 ptas/m3

Metro cúbico balasto cuarto lote:

- Precio abonado por SFP = 3,000 ptas.
- Deducción 1% sanitario = 0,030 ptas.
- Resta = 2,970 ptas.
- 26% para Jouassín = 0,770 ptas.
- Líquido para Arce = 2,200 ptas./m3

Metro cúbico quinto lote:

- Precio de SFP = 3,500 ptas.
- Deducción 1% = 0,035 ptas.
- 26% comisión de Jouassín = 0,906 ptas.
- Corresponde a Arce = 2,564 ptas./m3

Metro cúbico sexto lote:

- Precio de SFP = 2,500 ptas.
- Menos 1% = 0,025 ptas.
- 26% comisión de Jouassin = 0,643 ptas.
- Quedan para Arce = 1,832 ptas./m3

El informe además hace una valoración de los precios a que pueden ejecutarse las obras teniendo en cuenta multitud de datos e informes de contratistas que han ejecutado trabajos en la sección, a fin de evaluar los posibles beneficios de Arce.

Precio a que pueden ejecutarse los trabajos:

- Asiento de vía nivelada = 0,827 ptas./m.

- Asiento de vía en viaductos = 0,250 ptas./m.
- Asiento de vía en túneles = 1,250 ptas./m, precio medio.

- Metro cúbico balasto 4º lote granito machacado = 1,400 ptas.
- Metro cúbico balasto 5º lote = 1,400 ptas.

6º lote, balasto de pizarra machacada = 1,250 ptas./m3.

Interesa resaltar que los datos económicos del informe de Milla resultan confusos y difíciles de concretar, aun así, encontramos precios abonados por SFP a 1,190 ptas./m lineal, de los que el destajista final llega a percibir únicamente 0,827 ptas./m o bien 0,690 ptas./m según casos sin concretar. Más claridad hay en los precios unitarios informados para el m3 de balasto:

Para el 4º lote SFP abonó 3.000 ptas./m^3, de las que solo llegaron al destajista 2.200 ptas. /m^3, calculando además el perito que el coste de ejecución era tan solo de 1.400 ptas. /m^3.

Los mismos datos para el quinto lote señalan: precio abonado por la SFP 3.500 ptas. /m^3, precio cobrado por el destajista 2.564 ptas. /m^3, precio real de ejecución 1.400 ptas. /m^3.

Igualmente, en el sexto lote: precio de SFP, 2.500 ptas. /m^3, cobrado por Arce 1.832 ptas. /m^3, y precio real del balasto de pizarra 1.250 ptas. /m^3

Como se puede observar las diferencias son enormes, ello nos lleva a la conclusión de que los cálculos realizados por los técnicos de SFP eran disparatados, o bien que a través de ellos se procuraban enormes beneficios a las personas interpuestas.

Tenemos ocasión de conocer un nuevo estado de la situación, este producido en junio de 1885. Se trata del examen pericial realizado en los muros de construcción en los lotes, quinto y sexto, sitos entre los km 65,630 y 77,140. La iniciativa corresponde al director de la construcción Claudio Chiesa, quien designó para la encuesta a los ingenieros Alberto Zaborouski y Carlos Bartissol y como testigo al también ingeniero Alfredo Martín González:

- Muro 226, destajista de tercer orden Nicomedes Sobrino, de Pontevedra, que ha contratado los trabajos a 10,00 ptas. /m3.
- Muro 228 destajista Francisco Torres Villaverde, de Pontevedra, destajado a 10,00 ptas. /m3 menos un descuento del 10% de lo que resulta un saldo final de 9,00 ptas. /m3.
- Muro 230, destajista Urrutia, este muro debía de alcanzar una cota máxima de 33 m, tiene una longitud de 136 m, se encuentra arruinado en parte con un desprendimiento considerable.
- Muro 236, destajista de primer orden señores Más y Molet, la obra se compone de dos muros de sostenimiento de mampostería ordinaria, se encuentra en regulares condiciones, el precio no se pudo averiguar por ausencia de los destajistas.
- Muro 238, destajista de tercer orden, señor Reina, longitud 94 m, en curva, está completamente cargado de productos del terraplén, 3.000 m3, buen aspecto en su paramento y coronación, precio a que se ha hecho la obra 9,50 ptas./m3 para la fábrica general del muro y 20 ptas. para la tajea incluyendo las embocaduras.

- Muro 244, destajista de tercer orden señor Portela, 267 m de longitud, bastante avanzada la construcción, falta poco para llegar a la rasante, el interior con tierra menuda y falta el macizado.
- Muro 246, destajista señor Gabiño, 245 m de longitud, arruinado en 40 m y en su cota máxima 18 m, falta de coronación y mala construcción.
- Muro 256 destajista Román Zurtinegui, dijo ser primer destajista, 112 m cota máxima 28 m, bastante avanzado, precio a 16 ptas./m3, más céntimos, el precio le parece sospechoso, la encuesta se hizo el segundo día.
- Muro 268 destajista Andrés Goicochea, 960 m3, cota 10, terminado, no puede juzgarse la fábrica interior, paramento suficiente, se ignora el precio.
- Muro 270, destajista señor Goicochea, con sobrecargas de tierra de 11 m terminado, paramento bueno, 4.500 m3, cota máxima 22 m, se ignora precio, ausente el destajista.
- Muro 274, destajista Pérez y Portela, 193 m, 14.500 m3, cota máxima 20 m su carga a punto de terminar, falta 1 m para llegar a la rasante, mampostería también con pizarra, los grandes mampuestos a falta del mortero necesario.
- Morteros empleados: según la compañía y destajistas, habrían de estar compuestos de un volumen de cal y dos de arena, la inspección de dicho material denota mala calidad.

Precios:

Para los Muros 226, 228, 230 y 236 la base de precio para su ejecución, con sus correspondientes proporciones de cal y arena en el mortero, conforme al estudio pericial hubieran debido ser los siguientes, en la forma en quedan pormenorizados:

Arranque de la piedra = 2,880 ptas./m^3

Transporte en parihuelas = 0,710 ptas./m3

Carga y descarga = 0,070 ptas./m3

Mano de obra = 3,130 ptas./m3

Mortero = 11,700 ptas./m3

Total = 18,490 ptas./m3

Estos precios contrastan notablemente con los confesados por los destajistas, que como hemos podido comprobar oscilaban entre 9,000 y 10,000 ptas./m3, es decir aproximadamente un 50% de los costes evaluados por los técnicos de la compañía.

Para los muros 238, 244 y 246 los datos básicos para el cálculo de ejecución son 20,01 ptas./m^3. El coste evaluado para el muro 256 fue de 19,52 ptas./m^3. El muro 268 fue estimado en 17,87 ptas./m^3, y el muro 272 valorado en 17,84 ptas./m^3. Los únicos precios de referencia conocidos por los investigadores son los del muro 238, reconocidos a 9,50 ptas./m^3 y de 16,00 ptas./m^3, para el muro 256. Los técnicos encargados del estudio reconocen que algunas de sus averiguaciones si hicieron en la segunda jornada, de lo que se infiere que ya había saltado la voz de alarma entre los destajistas, algunos de los cuales desaparecieron de los tajos o bien tenían ya estudiadas las respuestas ante los requerimientos. Como complemento señalemos que los jornales de los operarios ocupados en la construcción de los muros eran los siguientes:

Jornal del peón	2,00 ptas./día.
Jornal del mampostero	3,00 ptas./día.
Jornal del barrenero	3,50 ptas./día.
Caballería	1,50 ptas./día.

Finalmente se procedió a tomar muestras de los morteros analizados, que enviadas a Salamanca dieron resultados de carencias que en algún caso llegaban hasta el 27%.

Túnel número 11, sin revocar.

5.-Destajistas portugueses.

La Compañía del Ferrocarril de Salamanca à la Frontera de Portugal contrató los trabajos de explanación, tendido de vías y balastaje a dos contratistas principales: Jacinto Ibáñez Estébanez y Julio Astray Caneda9. Quienes, a su vez, dividiendo la obra en varios lotes adjudicaban estos a destajistas, a cambio de una comisión que en algunos casos oscilaba entre el 23% y el 26%. No era raro que a su vez estos destajistas derivaran también los trabajos a terceros subdestajistas, también a cambio de un interés económico. Los trabajos auxiliares, tales como transportes, carpintería, albañilería etc. también eran objeto de cesión en el último escalón del entramado empresarial. Otros trabajos más específicos, tales como la construcción de estaciones y casillas, perforación de túneles y los viaductos10, etc. fueron encargados a empresas especializadas, que

[9] El contrato fue suscrito entre Burnay y Cía. y Julio Astray en Lisboa el 07.XII.1883.

[10] Adolfo Bartolomeu, 34 años francés, empleado del contratista de los viaductos. Federico Dourdil, de Martinyaque (Francia) y José Blanco de Ivrea (Italia), junto con Dourdil contrataron los viaductos a la Sociedad Internacional Braine-le-Conte (Bélgica). Saint Palais, designado ingeniero director de la construcción de los viaductos también acordó con Manuel Vilanova la construcción de las obras de fábrica del puente sobre el Cayo en Abrantes, en la línea de Beira Baixa. Camilo Bautista Arias, celebró con Henry

al tiempo cedían la ejecución material de los trabajos a otros destajistas11. Este entramado dio lugar a una serie de corruptelas y abusos de posición, con sus correspondientes pleitos, abandono de obras, ejecuciones de mala calidad y un encadenado de perjudicados. Comentamos aquí algunas situaciones que se refieren a empresarios portugueses que resultaron perjudicados.

El 26 de enero de 1884 Jacinto Ibáñez Estébanez12, de Espinosa de Villagonzalo (Palencia) contrató con la compañía el asiento y balastaje desde el km 9 hasta el 79 de la línea de Ciudad Rodrigo, a este contrato13 se unió Eugenio Fesás Seguín, el 24 de noviembre de 1883. Dos meses más tarde asumen los trabajos en concepto de destajistas, José Domínguez González, vecino de Orense, maestro de obras. Juan Ypiña de Ibarreche, residente en Redondela, contratista de carreteras. José Francisco da Silva y José Amaro das Nieves, ambos contratistas de carreteras y vecinos de Valongo (Portugal). De hecho, Jacinto Ibáñez traspasa todas sus obligaciones a los cuatro socios, señalando expresamente que asumen todas las responsabilidades frente a la compañía, y se comprometen a indemnizar al contratista principal (Ibáñez), todos los gastos y perjuicios causados en caso de incumplimiento del contrato.

El precio ajustado es de 4,00 pesetas por metro lineal de vía asentada y con doble capa de balasto. A cargo de los destajistas queda el alquiler de la locomotora y de todos los que conlleva: personal, carbón, aceite etc. Las liquidaciones se efectuarán entre el día 3 y el 6 de cada mes, siempre que Ibáñez y Fesás hayan percibido a su vez los importes correspondientes de la compañía. En concepto de garantía dejarán en depósito a los contratistas principales el 10% de cada liquidación mensual. Como garantía suplementaria obligan todos sus bienes presentes y futuros.

Como se ve, el contrato inclina todos los derechos a favor de Ibáñez, contratista principal frente a SFP y su asociado posterior Fesás, haciendo recaer las obligaciones y cautelas sobre los cuatro destajistas, lo sorprendente es que, al mismo tiempo, estos erijan como su representante a todos los efectos y en todos los asuntos relacionados con la obra al propio Ibáñez, es decir que hacen descansar toda su ventura en el negocio en el contratante.14

Más tarde, el 21 de junio de 1884, Ricardo Olivarri y Blanco, vecino de Vigo, se asocia con los cuatro destajistas anteriores a los mismos fines. Queda determinado que en caso de

---

Burnay y Cía. un contrato el 3.III.1886 por el que se obligaba a la construcción de la aguada cerca del puente de la vía que atraviesa el Camaces por el precio de 11.500 pesetas.

[11] Aniceto Martín Mora, portugués, contratista de obras públicas y Francisco Benito Granjeón, francés, contrataron con SFP la construcción de varias obras, para ello formaron sociedad siendo Mora capitalista y Granjeón técnico.

[12] Jacinto Ibáñez Estébanez, subcontrató a Domingo Echevarría Bastarrechea, Álvaro Viejo y Paz, y Antonio López Gafate para la explanación y recargos de los terraplenes desde la estación de Boadilla/La Fuente de San Esteban hasta Barca d'Alva.

[13] En septiembre 1885 se disuelve la sociedad entre Ibañez y Fesás. Quedan canceladas todas las cuentas entre los mismos por contrato público y privado, la liquidación resulta con un saldo a favor de Ibáñez de 30.000 pesetas, que Eugenio Fesás se obliga a satisfacer en Salamanca en monedas de oro y plata en dos plazos iguales, el primero el 15 de enero y el segundo el 1º de mayo ambos de 1866, bajo la pena de ejecución y de reintegrar además a Ibáñez los perjuicios y gastos que se originen hasta el efectivo pago, pudiendo reclamar las 30.000 ptas. si no se produce en fecha el primer pago.

[14] El 3 de febrero de 1885 José Francisco da Silva, 40 años, y por José Amaro das Nieves, 41 años, naturales de Valongo, revocaron el poder que tenían concedido a Jacinto Ibáñez Estébanez.

desacuerdos entre los destajistas la resolución recae en manos de Ibáñez, en concepto de representante de los cuatro socios anteriores.

Al igual que en el contrato antes comentado, el otro contratista principal, Julio Álvarez Caneda Astray, vecino de Orense, consultor de obras públicas formalizó un contrato en Lisboa el 7 de julio de 1883 con la compañía por el que se comprometía al asiento de vía y balastaje de tres trozos (lotes 1º, 2º y3º), calculados en 53,600 km en el ramal de Barca d'Alva. El 27 de febrero del siguiente año acuerda ceder el negocio a José Francisco da Silva, Juan Ypiña de Ibarreche15 contratista y a José González Domínguez.

Las condiciones señalan que quedan subrogados por los derechos y deberes de Astray y su contrato celebrado en Lisboa. El precio acordado es de 18 reales el metro lineal. Astray pagará las liquidaciones, con una deducción del 10%, tan pronto como reciba los importes correspondientes de la compañía, además se añade una nueva retención del 1% en concepto de sanidad y asistencia facultativa. El alquiler de la máquina y de los vagones será de cuenta de los destajistas. El plazo de ejecución es de tres meses, salvo causas de fuerza mayor. Si los trabajos no son finalizados en el tiempo previsto pierden las garantías en depósito, así como la fianza del 3% del importe total de la obra. Esta fianza se concretó en la cantidad de 7.130,22 pesetas.

En septiembre de 1885 los tres destajistas (da Silva, Ypiña y José González), consideran que le resulta imposible terminar los trabajos comprometidos en los tres meses previstos. Julio Astray encarga al empresario orensano Manuel Álvarez Ripoll, que resuelva el contrato, de lo que resulta la pérdida de la fianza por importe de 7.130,22 ptas. constituida en la casa banca de don Florencio Rodríguez Vega, de Salamanca, así como los depósitos y retenciones mensuales equivalentes al 10% de cada liquidación. En ambos casos resultaron cuantiosos perjuicios para los destajistas que sufrieron la presión e injusta posición de poder de los contratistas principales, derivando de todo ello que la única función de estos últimos era la de traspasar la obra en segundo y a veces en tercer nivel a los verdaderos ejecutores de los trabajos, a cambio de importantes comisiones y con notable perjuicio de los precios finales resultantes.

6.- Conclusión

Como hemos visto, la construcción de la línea soportaba una distribución piramidal iniciada por los dos constructores generales: Ibáñez Estébanez y Julio Astray, quienes, a cambio de importantes comisiones, entre el 23% y el 26%, cedían la ejecución real de los trabajos a diversos contratistas y muchos, a su vez, transferían de forma interesada, la actividad a otros destajistas. Consecuencia de este entramado fue, en muchos casos, la baja calidad de lo construido, los conflictos laborales y el abandono de los tajos.

La mayoría de estas transmisiones son conocidas a través de documentos públicos, pero desconocemos las de mayor relevancia, esto es, las vicisitudes y particularidades de la adjudicación a los constructores generales, que en buena lógica hubo de tener raíz en el propio Henry Burnay, cuya actuación, conforme a la publicación de Fernando de Sousa, A Salamanca e a crise bancaria do Porto, 1978, estuvo también matizada por intereses económicos.

Un segundo aspecto interesa resaltar: de forma injusta se ha venido sosteniendo que los carrilanos de este ferrocarril eran en su mayoría prófugos de la justicia y delincuentes perseguidos por la guardia civil, nada más lejos de la realidad. Los contratistas llegaron a la zona al frente de

[15] Ypiña rescinde su contrato con Astray el 1.IX.1885, perdiendo su parte de la fianza y depósitos.

sus propias cuadrillas, hombres en general veteranos en el tendido de los caminos de hierro, la mayoría eran gallegos, asturianos y portugueses que incluso venían acompañados de sus familias. Su arribada, en una zona pobre e insalubre, superando ampliamente el número de habitantes de las poblaciones afectadas, fue causa de conflictos sociales, para mayor detalle en este aspecto, véase el capítulo 10 del libro "*El ferrocarril del Abadengo*", Rivas 2019.

Acción de la compañía del ferrocarril Salamanca a la Frontera Portuguesa (SFP).

Texto, fotos y documento: (c) Emilio Rivas.

TRD: TREN RÁPIDO DIÉSEL. *Ricardo Gómez* (*ferroviario y socio de ASALAF*).

Los automotores TRD (Tren Rápido Diésel), están matriculados como serie 594, son unos trenes de Media Distancia propiedad de Renfe fabricados por CAF.

Están basados en los trenes MF (IC3) de DSB (Dinamarca) y la Class 96 (AM96) de SNCB (Bélgica).

AM96-467 de SNCB en Lile, Francia.

Subseries.

En España Renfe adquirió tres subseries diferentes:

- 594.0

  Se trata de los primeros construidos, se hicieron 16 unidades entre 1997 y 1998, aunque hay 15 unidades operativas en este momento.

- 594.1

  Se trata de la segunda tanda, son los equipados con el sistema SIBI de basculación (son tipo 160D) se fabricaron 7 unidades en 1999 y uno más procedente de la reforma de uno de la serie baja.

- 594.2

  Se trata de una reforma que se hizo en 2003 a dos unidades de la serie baja, el 009 y el 016, a los que se les dotó de bogies BRAVA de cambio de ancho. Dicha reforma se revocó en 2009 y actualmente son, de nuevo. serie baja. Esta subserie NO está en servicio.

  En total, a día de hoy son 23 trenes, 15 de subserie baja y 8 de subserie 1xx.

Decoraciones.

La decoración original era de Regionales, una franja naranja a lo largo de todo el costado.

TRD 594-103 en la estación de Salamanca.

Posteriormente se repintaron con la imagen de "Media Distancia" Renfe.

TRD 594-108 en "La Flecha", Salamanca.

594-108 + 103 con diferentes decoraciones que en el 2007 aún convivían.

La serie original se fabricó con pasillos operables cuando se circula en doble (pupitre del maquinista abatible y las "gomas" de los testeros) pero se han reformado, poniéndoles una cabina fija y retirando los testeros antiguos e instalando un carenado. Esta reforma se hizo entre 2007 y 2009.

594-012 en Moriscos, Salamanca

Basculación Activa.

Hemos comentado que la subserie 10X dispone de SIBI, se trata de un Sistema de Basculación Activa que permite proporcionar a los vehículos ferroviarios un efecto peralte adicional al existente en la vía, reduciendo el efecto de la fuerza centrífuga experimentada por los pasajeros y permitiendo circular a velocidades superiores sin pérdida de confort al paso por curva. Solo se ha equipado en los automotores 594-1 y los 598.

594-106 pasando por curva donde se nota la basculación SIBI acercándose a Salamanca.

Una de las cosas más curiosas de esta serie de automotores, que durante muchos años fueron el principal material de Renfe Media Distancia en Salamanca (hasta la entrada en servicio de los 599 que los sustituyeron en las relaciones Salamanca – Madrid) es su testero con goma.

594-105 con el testero abierto.

Aunque estéticamente no es muy bonito, sí que era funcional, al acoplar dos trenes, el testero se podía abatir y, con la cabina del maquinista, dejando practicable para los viajeros el pasillo de intercomunicación.

Modelismo ferroviario.

Este tren se ha reproducido a escala tanto en N como en H0. El modelo en H0 (1:87) está fabricado por Electrotren, que ha sacado una referencia con cada una de las decoraciones base:

- Franja Naranja (1ª Etapa)
- Operadora (2ª Época)
- Operadora con carenado (3ª Etapa).

TRD Escala N de El Imperio del Hobby.

El modelo en N (1:160) por IH (El Imperio del Hobby) que ha sacado varias referencias en cada una de las decoraciones base del modelo.

Texto y Fotos: Ricardo Gómez @trenSalamanca

Durante un tiempo, debajo del logotipo TRD, cada automotor asignado a Salamanca, llevaba el nombre de tres monumentos emblemáticos de la ciudad:

→ Plaza Mayor

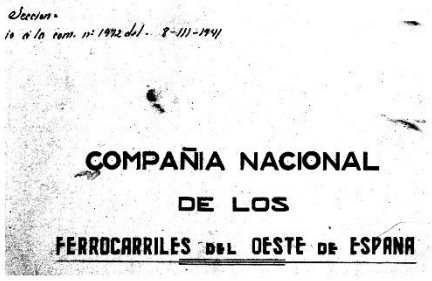
→ Casa de las Conchas

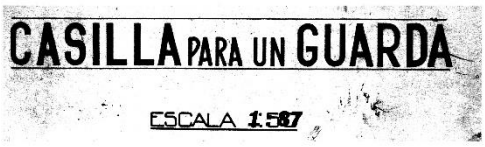
→ Torre del Gallo

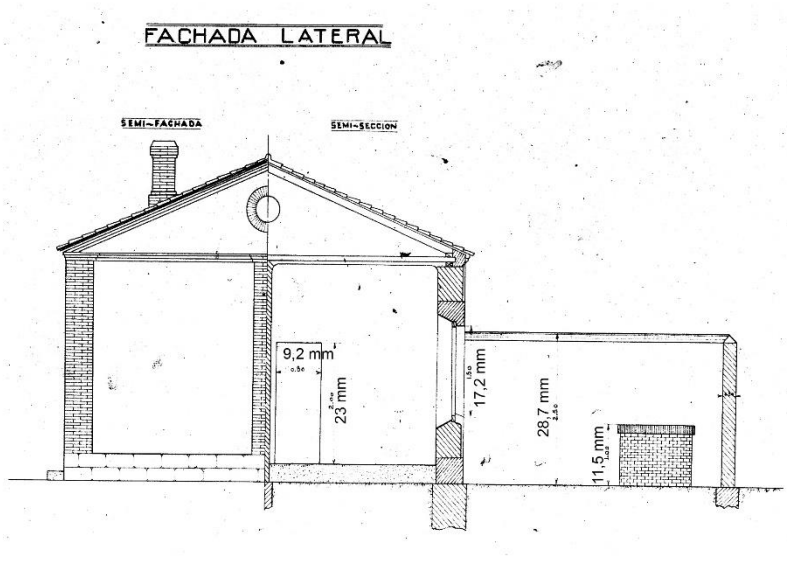
CASILLA PARA UN GUARDA DE LA COMPAÑÍA NACIONAL DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE DE ESPAÑA.

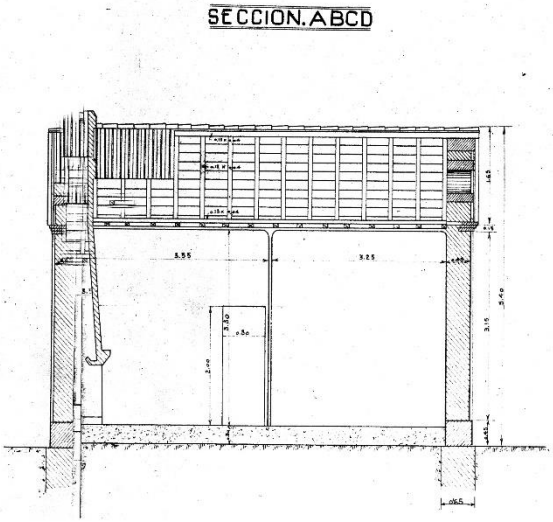
José Sequeros.

Unos de los edificios característicos de los ferrocarriles desde sus inicios hasta casi finales del Siglo XX, y de los que todavía quedan innumerables restos, muchos de ellos en ruinas, pero algunos incluso habitados, son las Casillas para ferroviarios que abundaban al pie de las vías. Además de la función de indicar vía libre, precaución o alto, según el tiempo transcurrido desde la última circulación, (téngase en cuenta que no siempre hubo señales en los ferrocarriles), el trabajo encomendado a los Guardas era, generalmente, supervisar el estado del tramo de vía o cantón asignado a cada uno de ellos, reparando aquellas anomalías que les fuera posible, (como apretar tonillos o tuercas en las sujeciones de los carriles en las bridas o en las traviesas), o encender faroles de señales y agujas, etc. Cuando el desperfecto a reparar no estaba a su alcance, por necesitarse más de un agente, como un cambio de traviesa, un carril, etc., el Guarda avisaba al Capataz de la Brigada de Vía y Obras para que se desplazase el personal necesario para la reparación correspondiente.





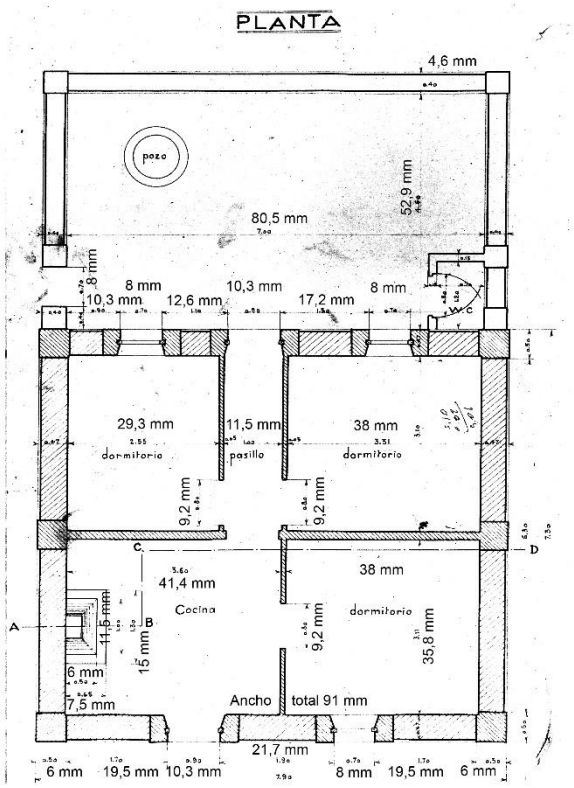


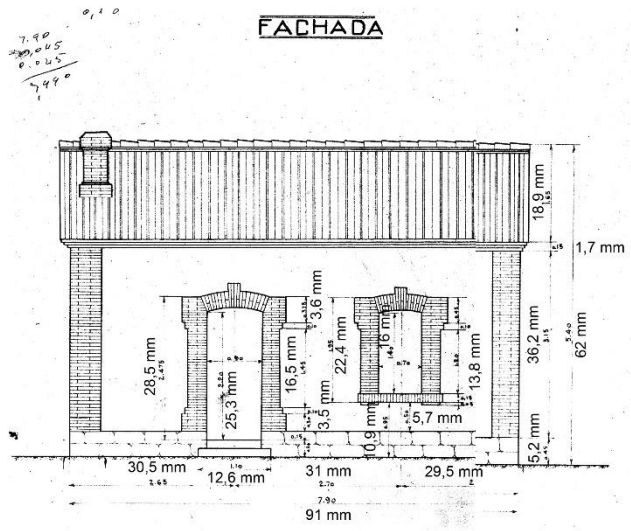


Para poder disponer de todos estos Guardas, se construyeron las mencionadas Casillas a lo largo de las líneas, para que cada uno de estos agentes pudiese residir con su familia, si la tenía.

Era habitual, igual que se hacía con otros tipos de edificios, como Edificios de Viajeros, Muelles de Mercancías, Puestos de Enclavamiento, Garitas de Guardagujas o Retretes, hacer diseños unificados, como este de la Casilla para un Guarda, para ahorrar costes.

Naturalmente, cuando hacemos nuestras maquetas, módulos o dioramas, si queremos aproximarlos a la realidad, sea ficticia o no, debemos colocar los diferentes edificios característicos del ferrocarril que les dan sentido y credibilidad, aparte de los edificios urbanos o rurales que representen pueblos o ciudades.





Este tipo de Casilla para un Guarda de la Compañía de Oeste puede ser una buena referencia que quizá motive a más de un maquetista para hacerla a escala. Con tal fin hemos transformado las medidas a escala H0. Aparte de que hemos puesto la mayoría de las medidas en milímetros, en general, si se imprimen las dos hojas al 100 % es posible tomar medidas directamente sobre el plano. Evidentemente, para otras escalas bastará con dividir por un factor fijo. Por ejemplo, para escala N, si dividimos 160/87=1,839, que podemos redondear a 1,84. Del mismo modo, para escala 0, 45/87=0,517, que redondearemos a 0,52, y en general, dividiendo la escala a la que queremos construir nuestro edificio por 87, ya que estos planos se han reducido para H0. Atención, porque por pequeños errores en el escaneo o en el montaje del original, las medidas horizontales en el plano de la Fachada y en el de Sección ABCD no son exactas, pero son fácilmente deducibles de la Planta y la Fachada Lateral.

En nuestro caso hemos construido varias de estas Casillas, tres de ellas agrupadas como “chalecitos adosados”, tal como se pudieron ver en diversos puntos, generalmente cerca de las

estaciones, ya que había que proporcionar viviendas para todos los agentes y sus respectivas familias. El material básico puede ser a base de Evergreen (plasticard), planchas de Poliestireno extruido (como en nuestro caso), o incluso cartón, como hace nuestro amigo Manuel Sánchez (también conocido como Maroal), quien tiene un interesantísimo canal en Youtube, (https://www.youtube.com/@manuelsanchez70), donde ha ido colgando un buen montón de vídeos, a cual más instructivo, y a quien agradezco profundamente haber reproducido una casa muy parecida a la que dio cobijo a mis abuelos durante unas seis décadas, en la calle de San Quintín, en Salamanca, y donde se afianzó definitivamente mi afición a los trenes, ya que desde la tapia medianera del patio trasero o desde la copa de una higuera que allí había, se podían ver los trenes de las líneas de Salamanca hacia Portugal y Plasencia. Ver el Iberia Expreso, el Correo de Madrid y Cáceres, o un largo mercancías subiendo la rampa desde el puente del río Tormes a la estación, degustando unos sabrosos higos recién arrancados, era un placer reservado solo a los dioses del Olimpo.

Como hemos indicado más arriba, como base hemos utilizado plancha de Poliestireno extruido de 2 mm de espesor, que se trabaja con mayor facilidad (es notablemente más blando), además de bastante más económico que el Evergreen. Para muchos de los remates y detalles hemos utilizado planchas de Redutex, en concreto ladrillo visto para los pilares y cercos de las puestas y ventanas, así como teja redonda para los tejados, o suelo adoquinado para reproducir los zócalos de piedra.

Para realizar las hojas de puertas y ventanas, hemos empleado también las de Redutex, recortando la parte del cristal inferior de las ventanas, que después hemos añadido en la parte baja de otras ventanas para obtener el tamaño de las puertas, a las que hemos pintado los cristales inferiores para simularlas ciegas, pero dejando transparentes los cristales superiores, ya que así permitían la entrada de luz natural al Comedor y al pasillo de acceso al patio.

Como estas Casillas podían estar en mitad del campo, muy alejadas de cualquier población, era necesario disponer de agua mediante un pozo. Naturalmente, si la Casilla se encontraba en un lugar sin acuíferos, es de suponer que se disponía de algún aljibe subterráneo que se rellenaba periódicamente con los trenes de suministros diversos, como alimentos, carbón, agua, etc. Resulta sencillo imaginar un corto tren con sus diferentes vagones pagadores, economato, cisternas o aguadas, bordes altos para el carbón, etc. Un buen argumento para hacer circulaciones de este tipo en nuestras maquetas.

Para que sea más comprensible el método que hemos empleado para hacer estas Casillas, lo mejor será explicar el proceso a partir de las fotos. Evidentemente, todas las medidas las hemos basado en las obtenidas por reducción 1 a 87y que hemos reflejado en los planos, o en algunos casos en que hemos medido directamente sobre el papel.

Foto 1 – Empezamos por dibujar directamente sobre la plancha de poliestireno extruido las fachadas frontales y traseras. Es conveniente dejarlas unidas entre ellas por la parte superior para garantizar los anchos y la perpendicularidad. Además, se trabaja más cómodamente al abrir los huecos de puertas y ventanas.

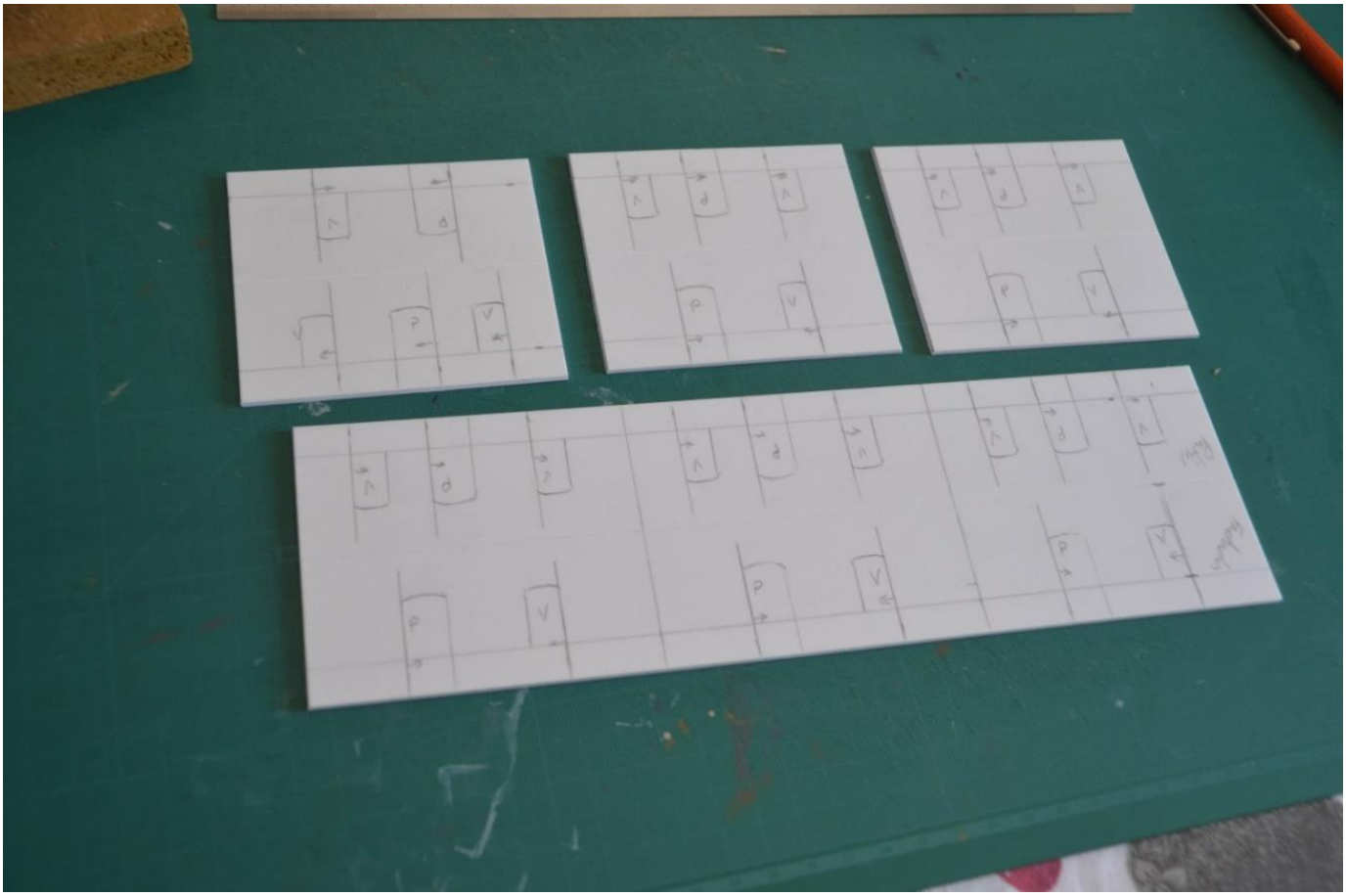


Foto 2 – Una vez abiertos los huecos mediante un cúter, cortamos las planchas para la base. Dichas bases las hemos hecho del tamaño total de la casa, acortando la altura de los muros el grosor de la base; en nuestro caso, 2 mm. Para dibujar la curvatura superior de puertas y ventanas hemos usado el extremo curvo de una regla metálica, la misma que hemos utilizado para medir y cortar. Como la parte curva hay que cortarla a pulso, primeramente, hemos iniciado el corte con un punzón, usando la misma curvatura de la regla. A partir de ahí, tenemos una buena guía para acabar el corte con el cúter.

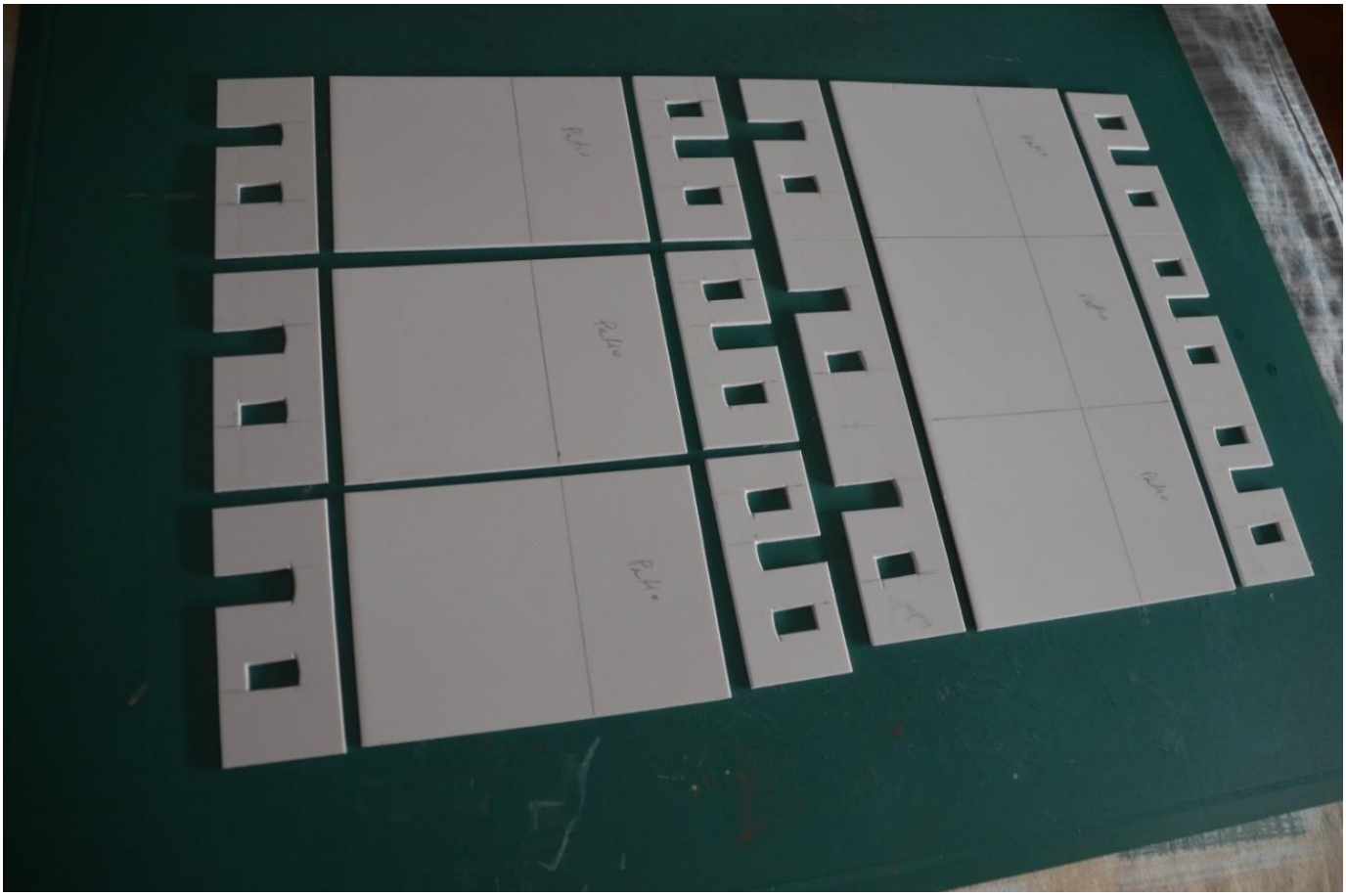


Foto 3 – El siguiente paso ha consistido en pegar los ladrillos de Redutex en la parte curva de las ventanas y puertas. Es un trabajo minucioso, pero relativamente sencillo. Hemos cortado tiras lo suficientemente anchas para cubrir el grosor de la plancha, así como la anchura de los ladrillos, que van por dentro y por fuera, como se puede apreciar en fotos posteriores, haciendo unos pequeños cortes para poder dejar los ladrillos en forma de abanico, y que se adapten fácilmente a la curvatura. En la parte exterior hay que eliminar una pequeña parte, para conseguir el efecto de la parte central más alta que corona cada hueco. El resto de los ladrillos que rodean las ventanas se pueden dejar hechas ahora, pero los laterales de las puertas se deben dejar para poner antes el zócalo de piedra. Se puede apreciar que las puertas y ventanas ya han sido cortadas como dijimos más arriba y colocadas con trozos de cello por la parte interior. Este método nos permite centrarlas con mucha facilidad. A continuación, hemos pintado de marrón los laterales de los huecos de las puertas y ventanas, así como el vierteaguas de las ventanas.

Foto 4 – Cortamos los muros laterales y las divisiones intermedias en el grupo de tres Casillas, asegurándonos de que tengan la misma altura que las fachadas. A continuación, procedemos a pegarlas sobre las bases que cortamos anteriormente.

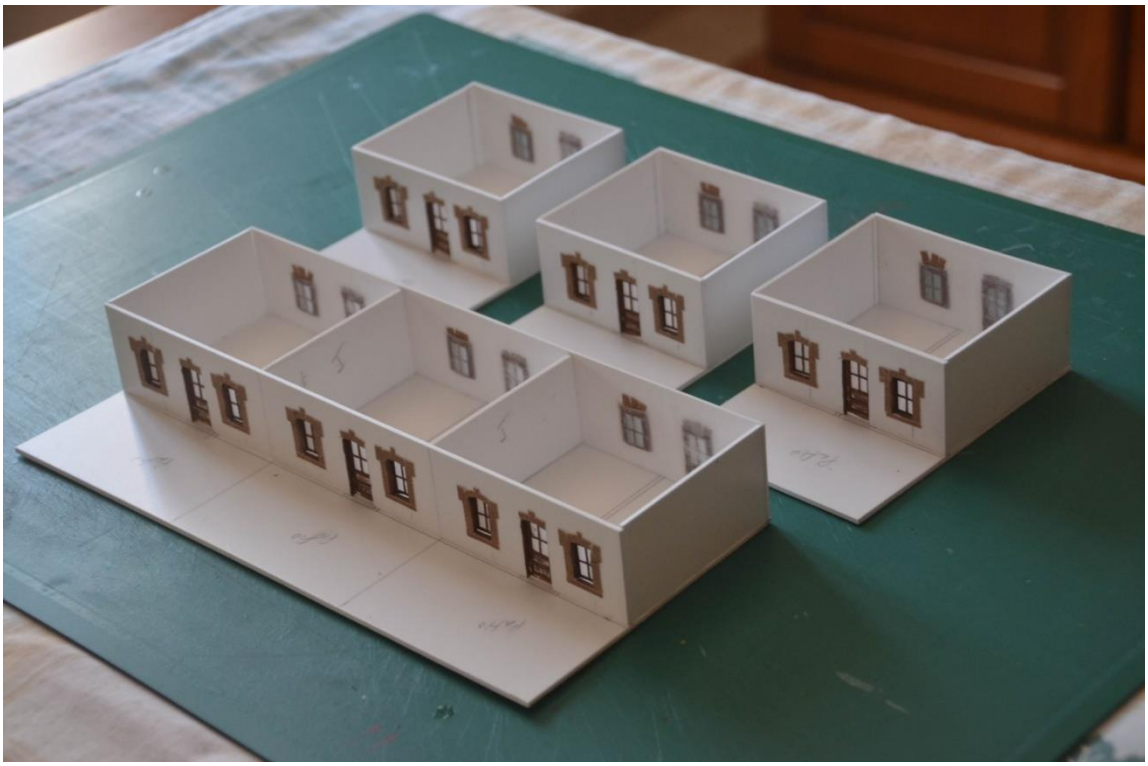
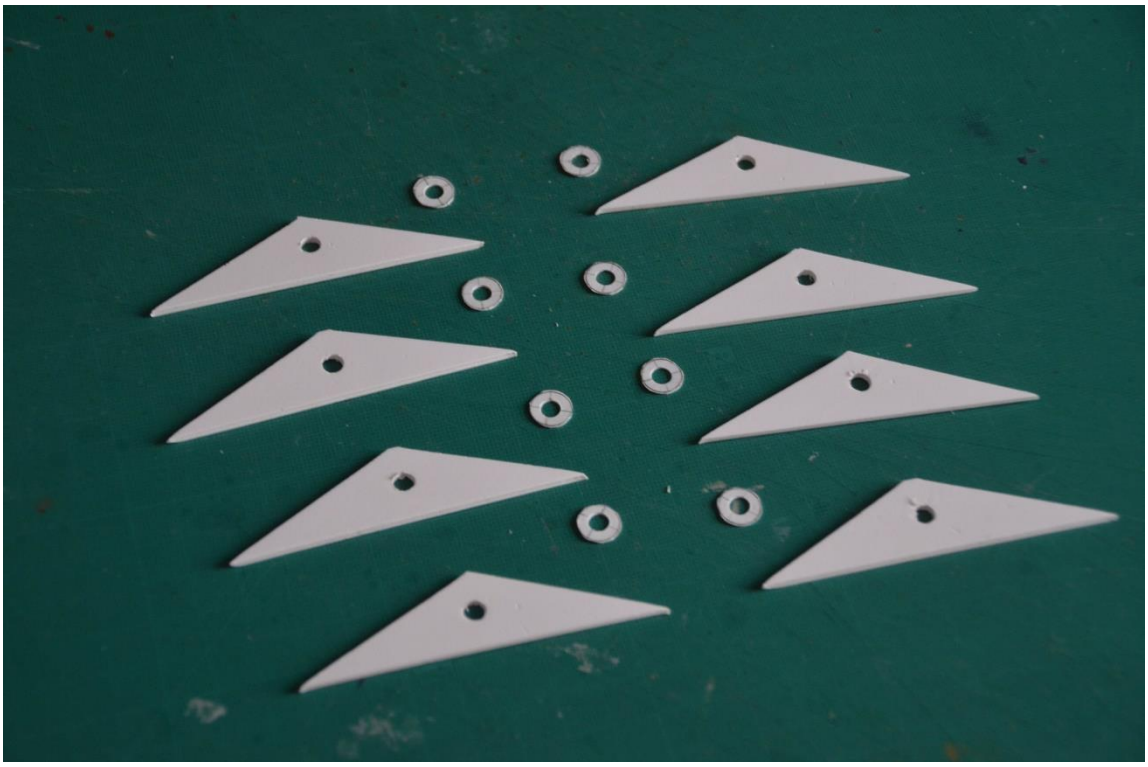


Foto 5 – Los muros de cierre de los patios los hemos cortado para que queden con 2,5 metros a escala, descontando los 2 mm de la base, y dejando los huecos para las portezuelas exteriores. Estos muros los hemos hecho de 4 mm de espesor, con doble plancha, para que queden lo suficientemente gruesos. En las Casillas individuales, las portezuelas las hemos dejado según el

plano, pero para el grupo de tres casillas las hemos cambiado al muro posterior, porque evidentemente eran incompatibles en el mismo sitio que en las Casillas individuales.

Fotos 6 y 7 – Hacemos el zócalo de piedra, cortando tiras de dos filas de adoquines de la plancha de Redutex, y a continuación se pueden poner los ladrillos laterales de las puertas, con la forma que se aprecia en los dibujos, y las columnas y refuerzos de ladrillos de las esquinas, así como los de los patios.

Fotos 8 y 9 – Para hacer los hastiales de los tejados, cortamos los triángulos y practicamos unos orificios de 5 mm para los respiraderos. Los resaltes de los respiraderos se podrían hacer con ladrillos de Redutex, pero nos ha parecido demasiado laborioso. En su lugar hemos hecho unas arandelas de 10 mm de diámetro exterior y 5 mm en el hueco, esta vez sí, con Evergreen de 0,5 mm. Para que queden perfectamente centrados los orificios, introducimos el extremo posterior de la broca de 5 mm y, tras introducir la arandela, aplicamos un poco de pegamento para plásticos y sacamos la broca.



Fotos 10 y 11 – Construimos los retretes con unos pequeños trozos de poliestireno extruido, dando una pequeña inclinación al muro lateral para la inclinación del tejado. La base para el tejado la hacemos con un trozo de cartón, para que no quede excesivamente voluminoso. Las puertas de los retretes y de salida de los patios las hemos hecho con madera de balsa de 1 mm, pintándolas de color marrón.

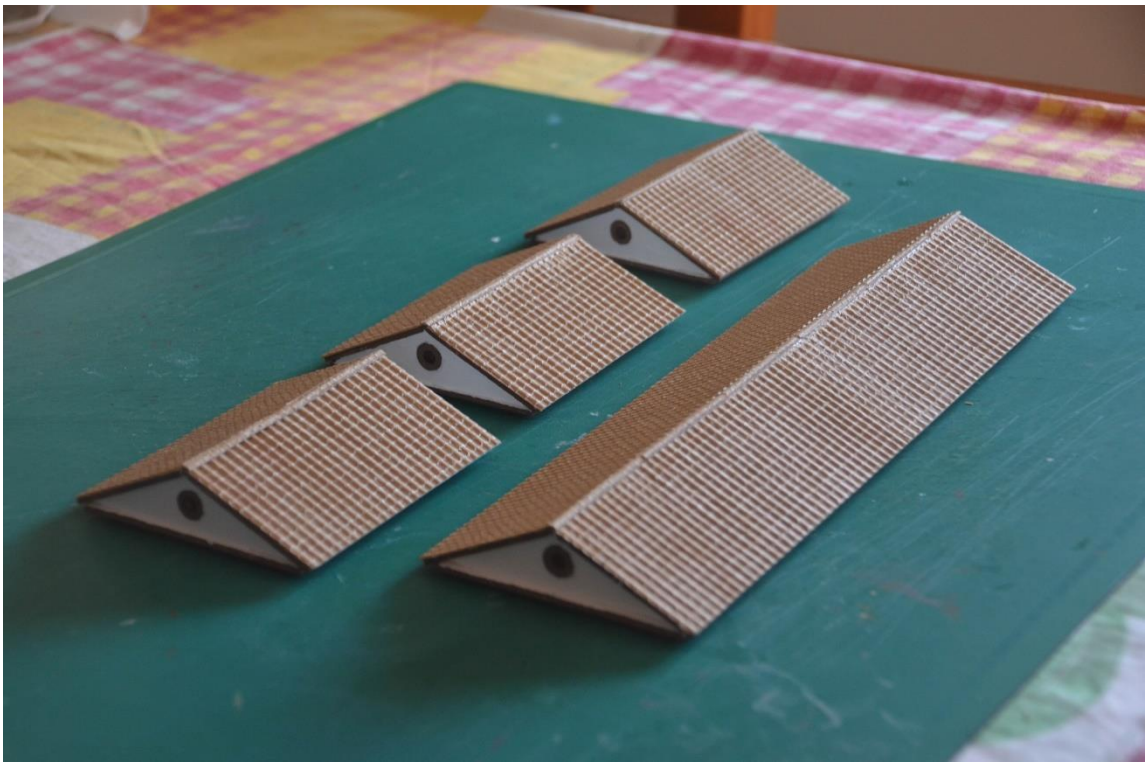
Fotos 12 y 13 – Para conseguir la textura de los muros exteriores y de los patios simulando el revoque de cemento pintado de cal, hemos utilizado Geso, un producto fácil de adquirir en establecimientos de bellas artes. Es una pasta blanca bastante densa y se aplica muy bien con un pincel barato. El bote que compré es de 1 kilo y, a pesar de llevar muchos meses abierto, se

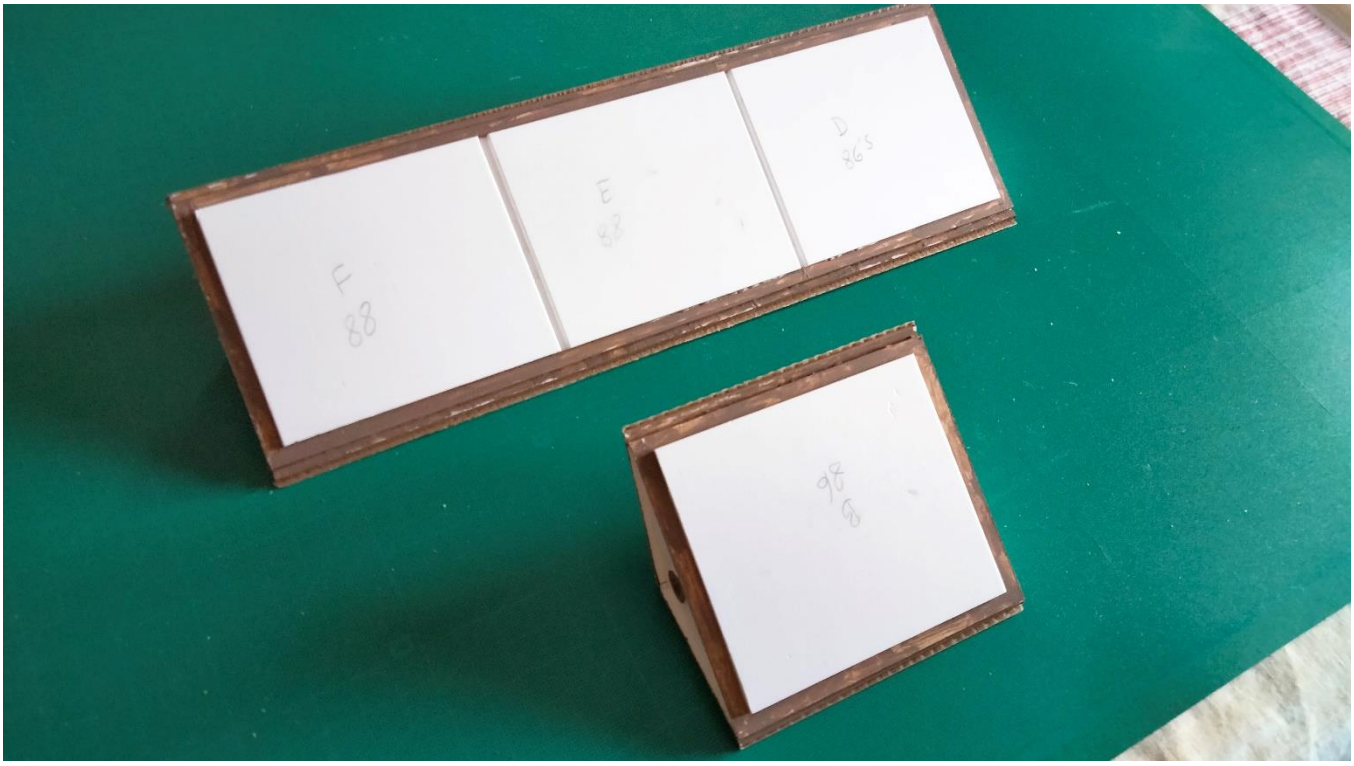
conserva perfectamente. Eso sí: hay que asegurarse de cerrarlo perfectamente. También se puede hacer en casa con cola blanca, polvos de talco y pintura acrílica, de forma que podremos hacerlo del color que mejor nos venga. En YouTube se pueden encontrar vídeos que lo explican a la perfección.

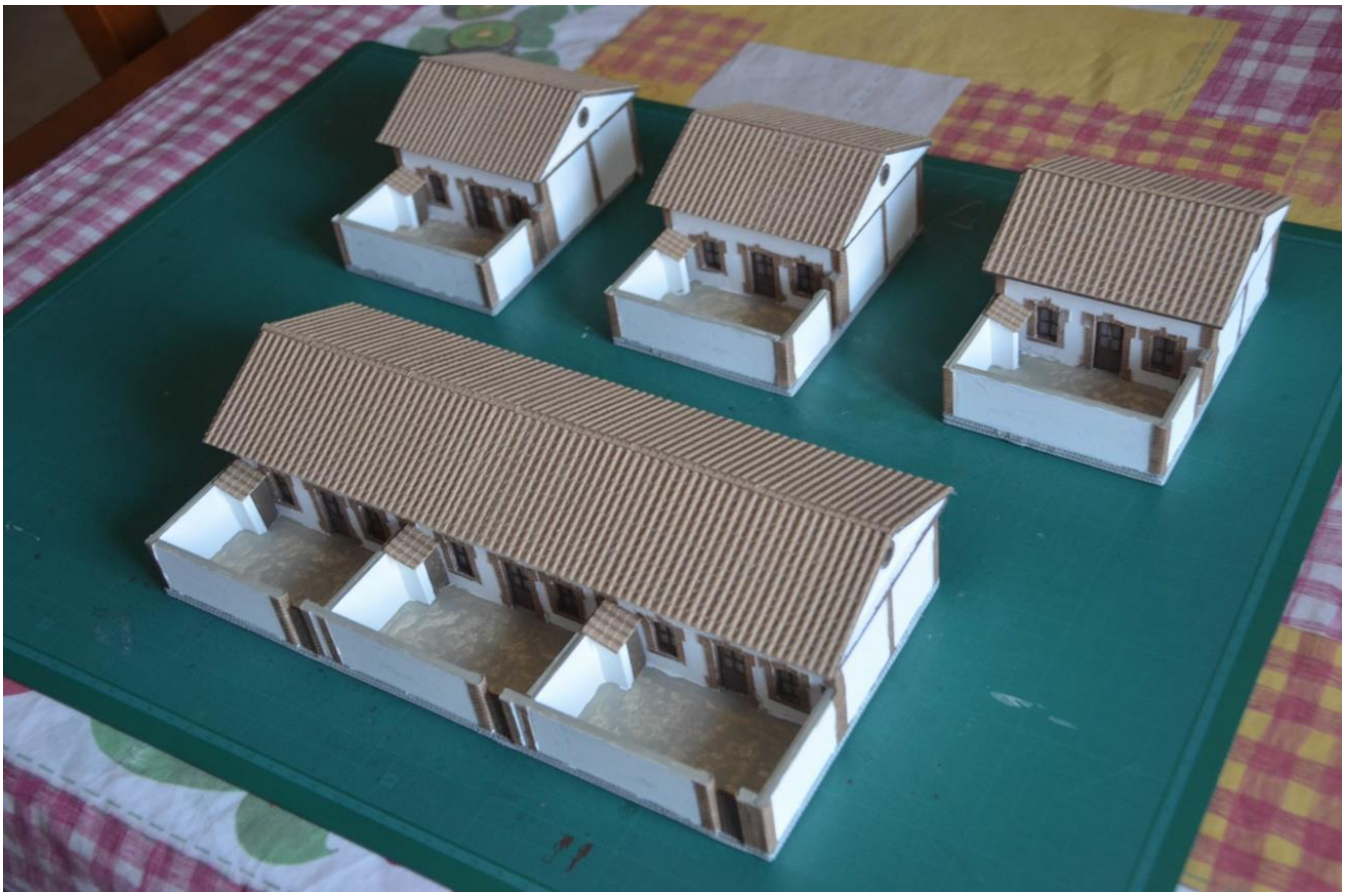
Fotos 14 y 15 – Para hacer los tejados, cortamos las bases ligeramente mayores que el contorno de la casa, para que sobresalgan dos o tres milímetros, pegando por debajo otro rectángulo que entre con holgura en el interior de la casa. De esta manera evitamos que se vean ranuras de luz que afearán nuestro trabajo. Añadimos las piezas verticales de la misma altura que los triángulos de los hastiales, asegurándonos alinear los hastiales con los muros laterales de la casa.

Fotos 16 a 18 – A continuación, colocamos las planchas para las aguas. Deben sobresalir ligeramente de la base del tejado, como uno o dos milímetros, solo por la parte de las fachadas delantera y trasera, no por los extremos de los hastiales, que deben quedar enrasadas con la base del tejado.

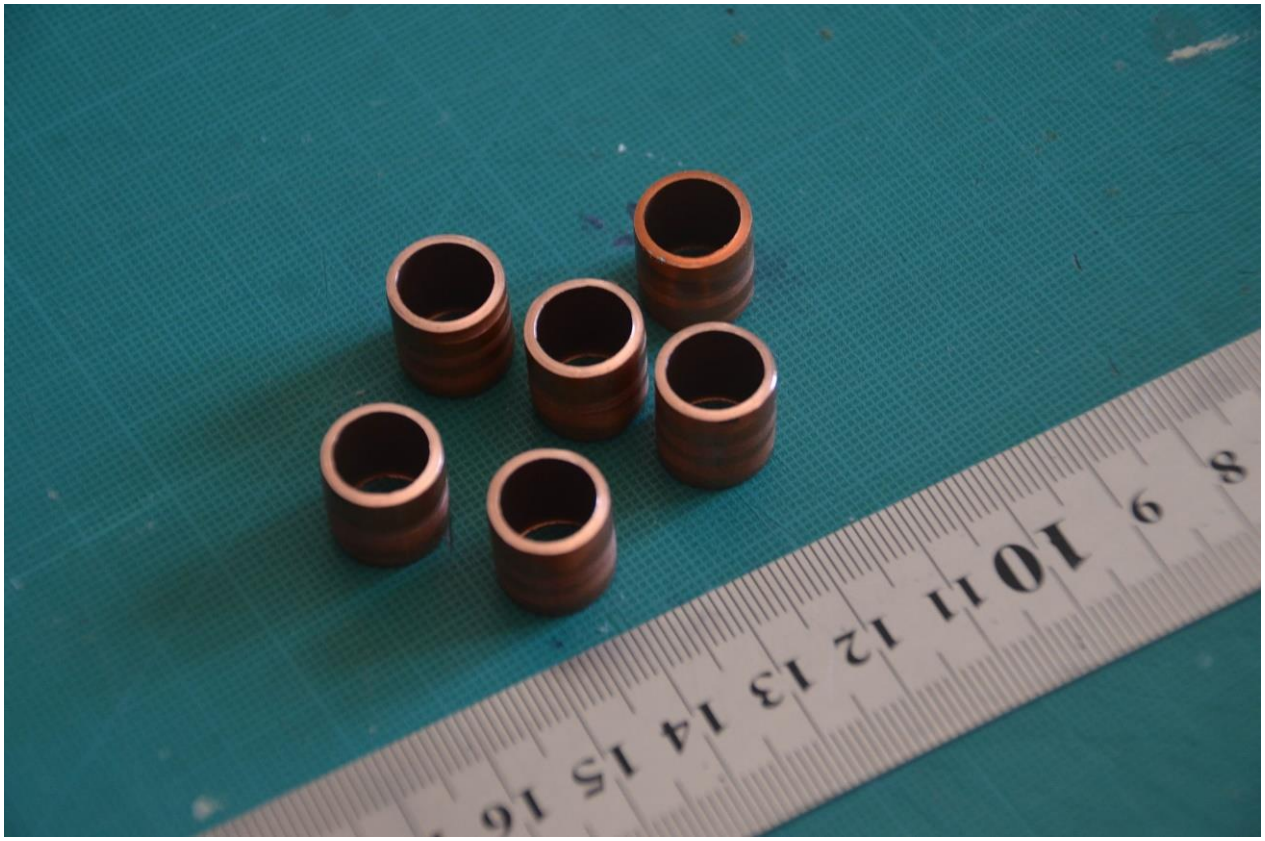
Fotos 19 a 24 – Colocamos las tejas con plancha de Redutex, pero previamente hemos pintado de marrón los bordes visibles de la base, de las aguas, y de los respiraderos de los hastiales. En la foto 20 se puede apreciar hasta donde se ha pintado por la parte inferior y las planchas que encajan en el interior de las casillas, mencionadas al describir las fotos 14 y 15.

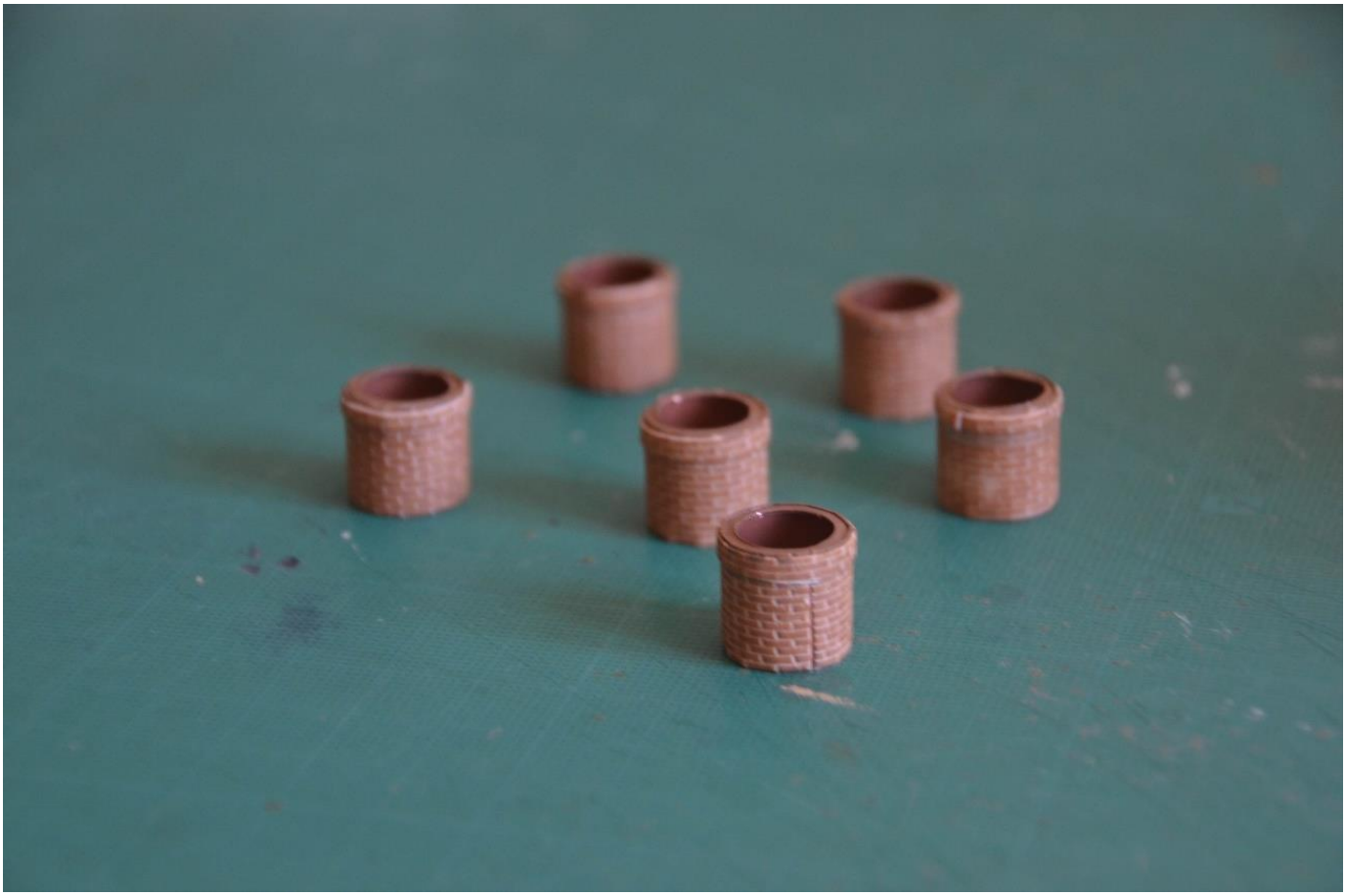



F
88
E
88
D
86'5
98
98

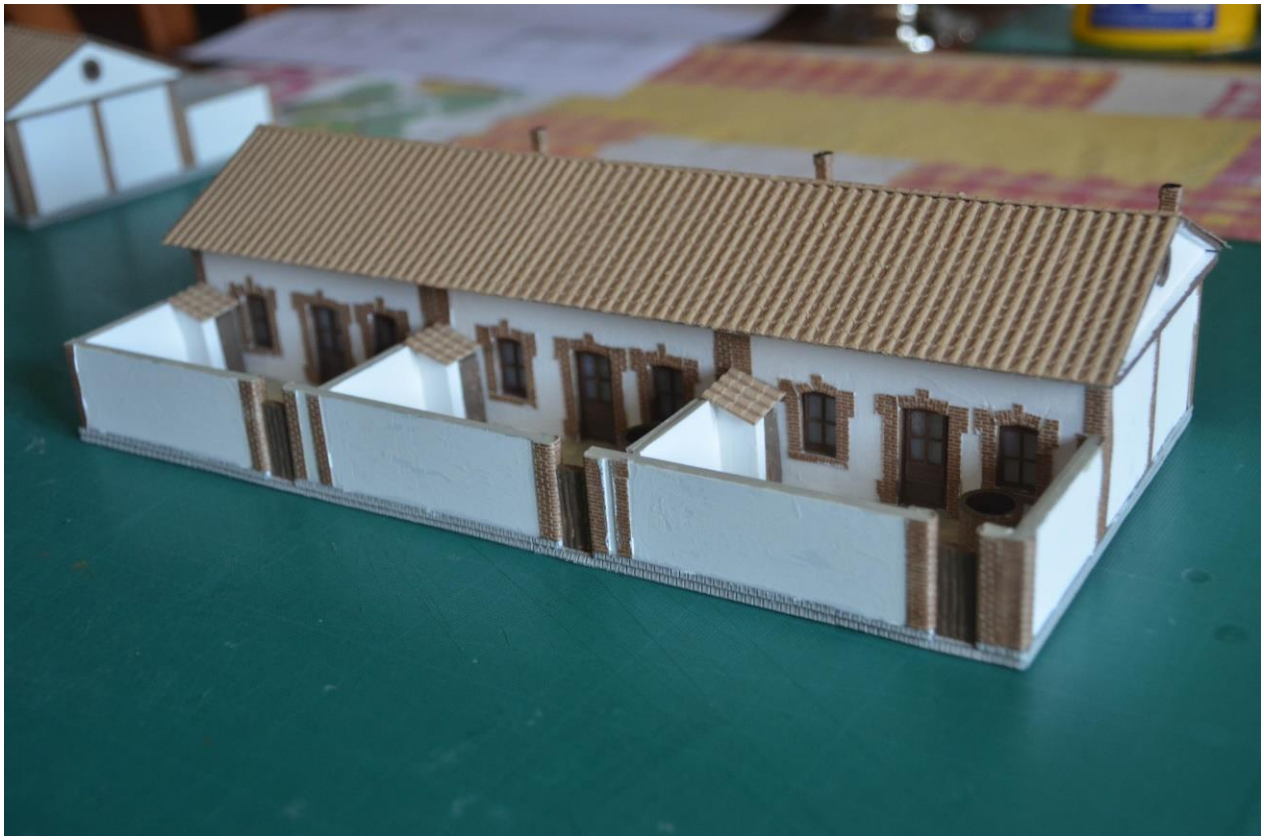


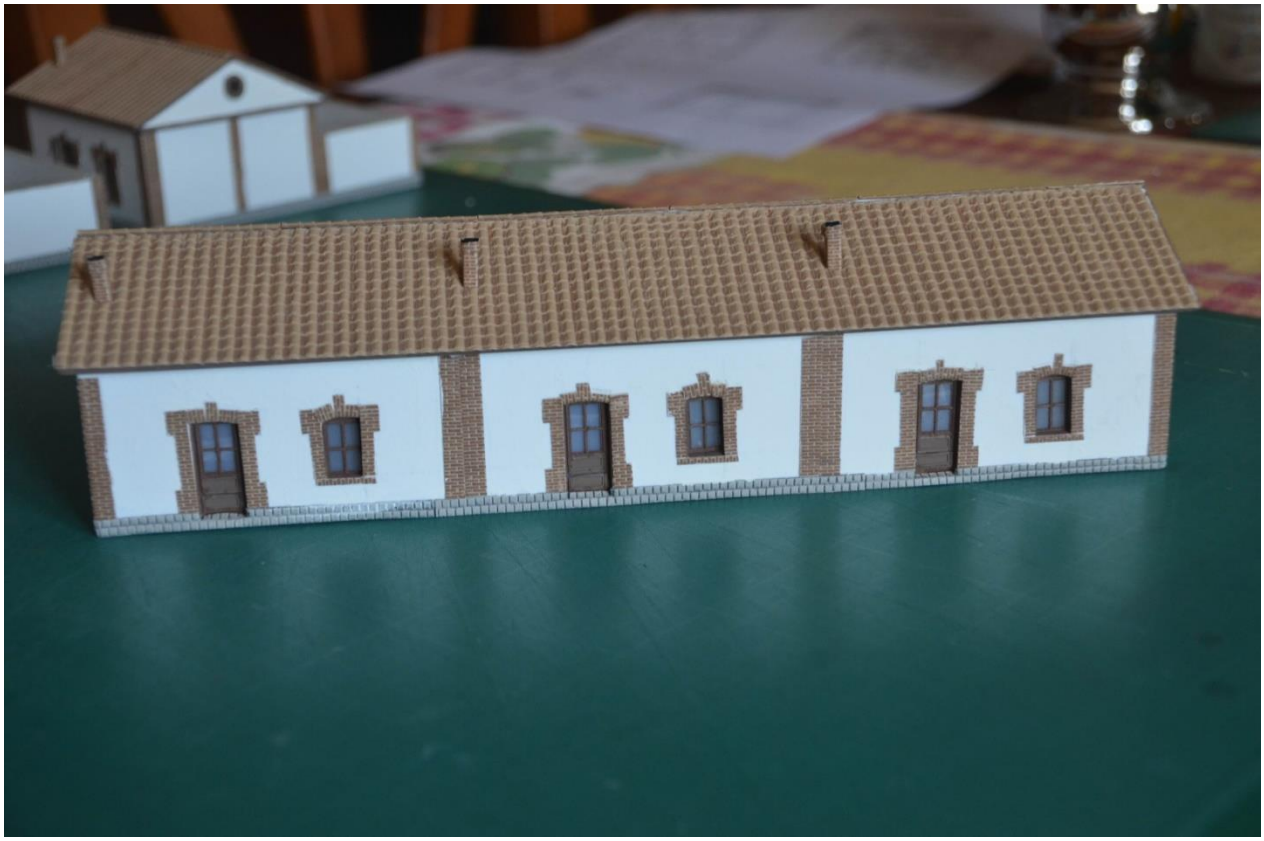
Fotos 25 a 27 – Para construir los pozos nos encontramos con el problema de qué utilizar para la estructura. Con tubería de cobre de ½ de pulgada, (vale lo mismo la de fontanería como la de acondicionamiento de aire), cortamos trozos de 12 mm con la cortadora de tubos, que se puede comprar en cualquier ferretería, y posteriormente forramos los trozos de cobre con ladrillo visto de Redutex, añadiendo un pequeño reborde de dos o tres ladrillos para crear el relieve.

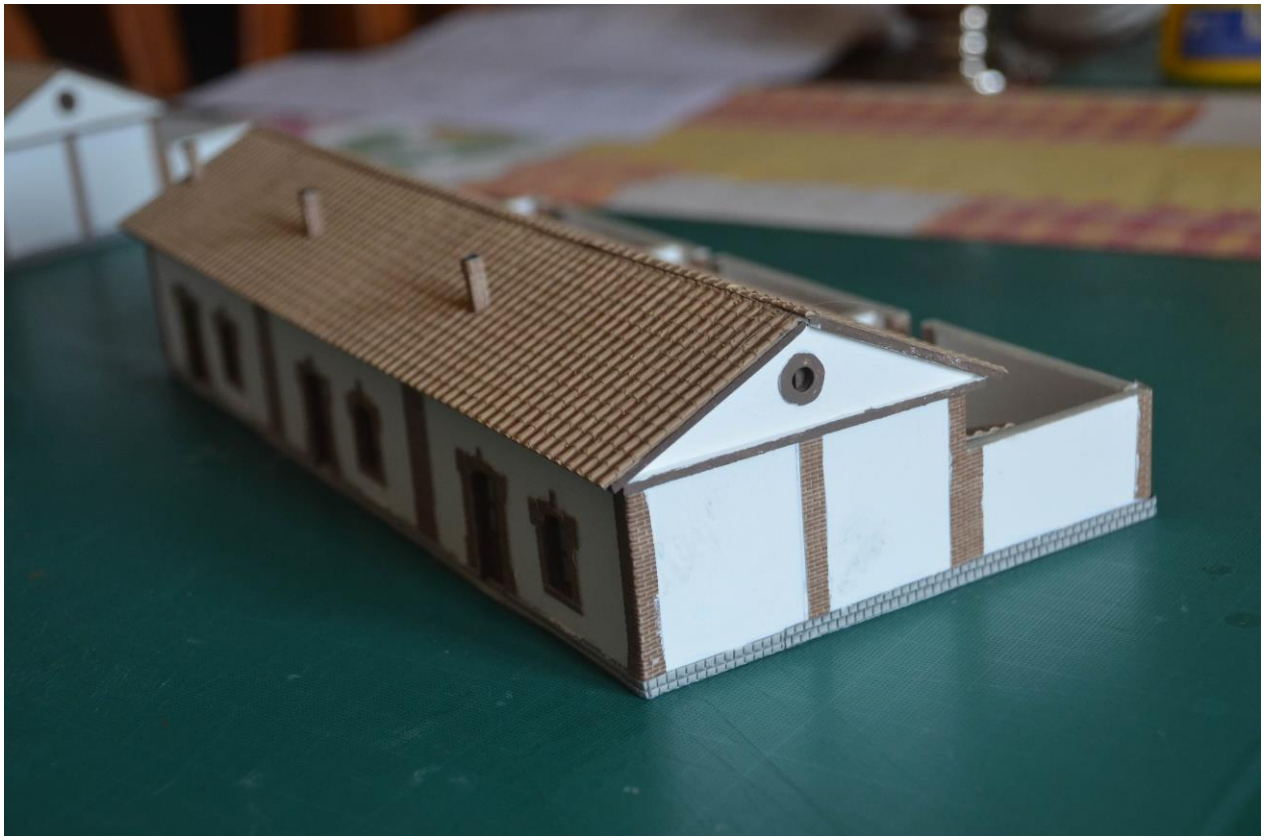


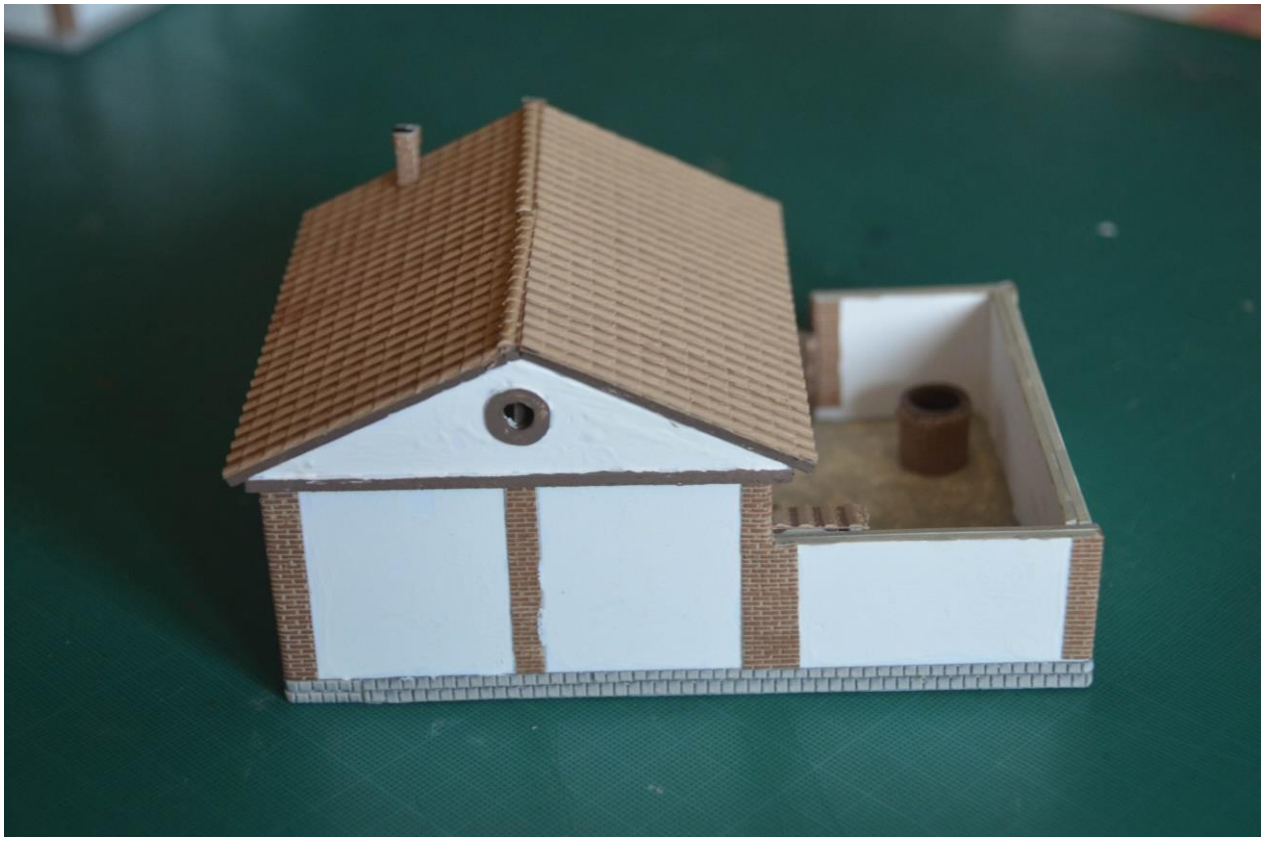


Fotos 28 a 36 – Diversas vistas de las Casillas, donde se pueden apreciar las chimeneas, realizadas con un tubo cuadrado de Evergreen de 2,5 x 2,5 mm forrado de ladrillo visto, con un pequeño reborde superior, como se hizo en los pozos. Hemos pintado de negro el interior y el borde superior de las chimeneas, para crear el efecto de la salida de los humos. También se pueden ver los tejadillos de los retretes. Los patios se han pintado irregularmente, para dar sensación de suelo de tierra, aunque se puede utilizar el aspecto que se desee. Los fondos de los pozos, una vez pegados en los patios, se pintan de negro para dar sensación de profundidad.

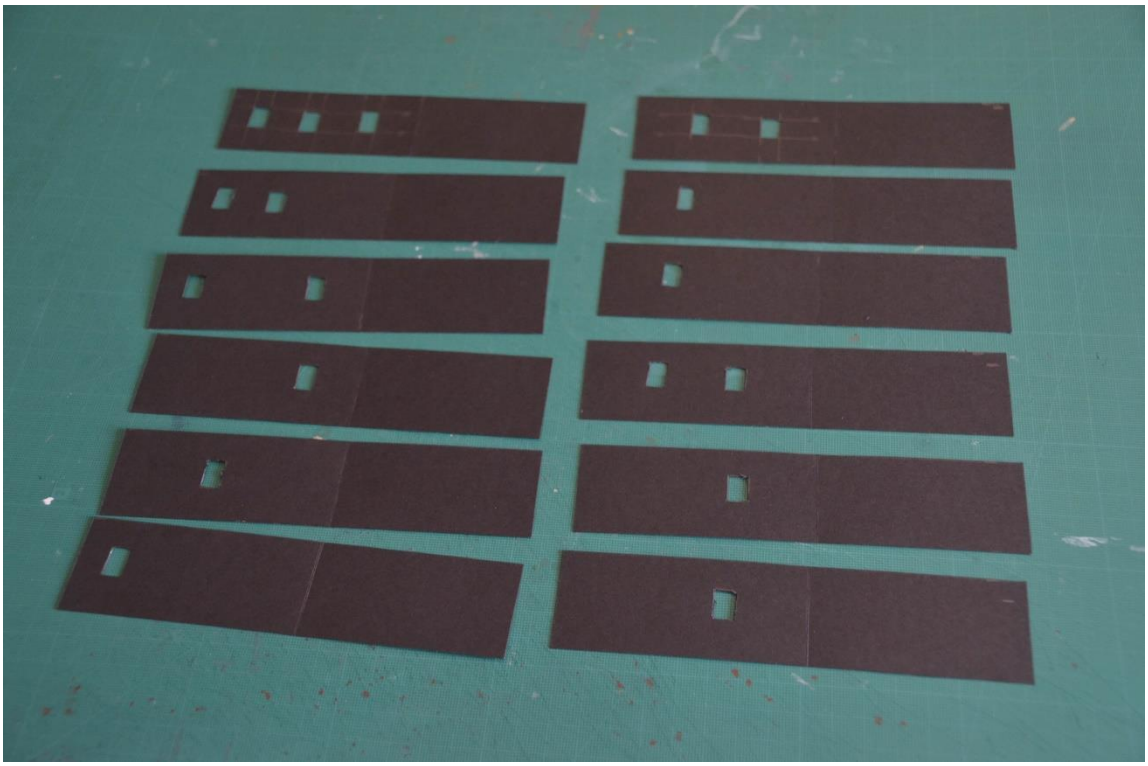


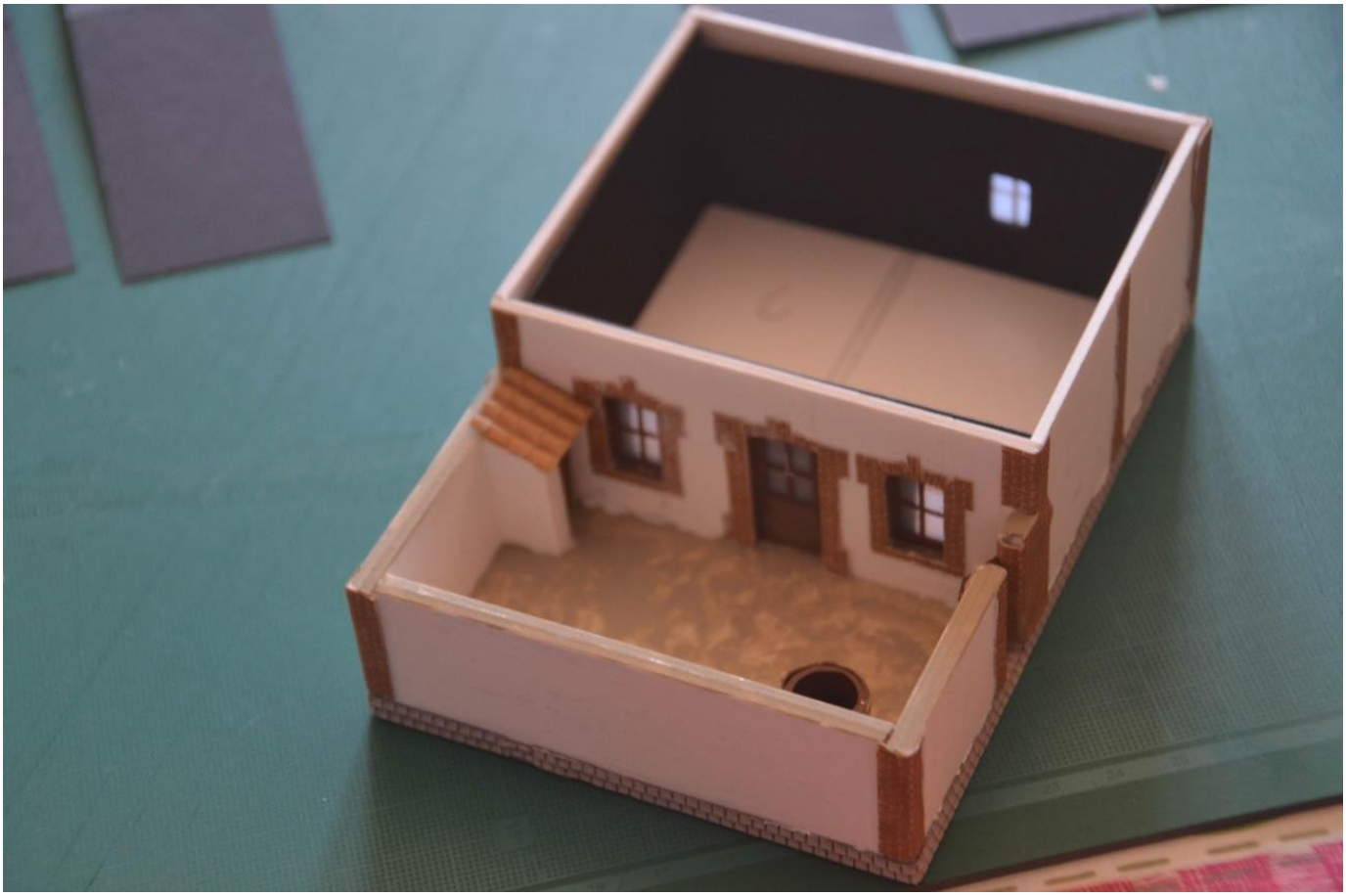






Fotos 37 y 38 – Se suele recomendar que los interiores de las construcciones se pinten de negro si se van a iluminar, aunque somos más partidarios de hacer un forro interior de cartulina negra, practicando orificios coincidentes con las ventanas o puertas que queramos que se iluminen. Por nuestra experiencia, es un sistema muy efectivo.





Hemos evitado dar referencias concretas de textura de Redutex o colores empleados, porque estas cosas van a gusto del maquetista. Se puede preferir que los muros sean de piedra o adobe, en vez de revocados, o elegir unos tonos diferentes de tejas, ladrillos, etc. Y, por supuesto, estas ideas pueden servir para construir cualquier tipo de edificio.

Siendo conscientes de que el trabajo se puede hacer con más precisión, (con el paso de los años, la vista, el pulso y la paciencia van a menos), esperamos que este pequeño trabajo sea de utilidad y sirva de aliciente para quienes todavía no se han atrevido a hacer sus propias edificaciones de estilo español y que no haya sido reproducido por los pocos fabricantes que los producen.

Dedicado a mi amigo Antonio Carabias, en memoria de su padre, quien tuvo a bien venir al mundo en una de estas Casillas para un Guarda. Así, es difícil no enamorarse del Ferrocarril.

Texto y fotos: © José Sequeros.

Planos originales: © Colección de Javier Pérez Molina.

LA ESTACIÓN DE SALAMANCA. *Francisco Javier Pérez Molina (ferroviario).*

La estación de ferrocarril que hoy conocemos, no es la primera que ha visto la ciudad de Salamanca, otras dos anteriores y con diferentes arquitecturas precedieron al actual “Vialia”.

El edificio primitivo de la estación, debe su construcción a la llegada a Salamanca del ferrocarril Medina del Campo- Salamanca, de la mano de la compañía del mismo nombre y fue inaugurada por Alfonso XII el 8 septiembre de 1877.

La construcción de la estación, se realizó en un solar cedido por el Ayuntamiento en abril de 1865, aunque aún tuvieron que pasar doce años hasta ver rematada su construcción, debido a los problemas en la adjudicación de las obras de la citada línea, que se vio inmersa en un largo rosario de pleitos y denuncias entre diversos contratistas y destajistas de la época.

La concesión para la construcción del ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca, tuvo origen en la Ley de 13 de abril de 1864 (Gaceta de 15 de Abril del mismo año), concediéndosele a D. Augusto Moreau, sin subvención alguna y sin subasta pública; aunque en Julio de 1864, Moreau, convino con la Diputación de Salamanca una subvención de 5.700.000 reales para la construcción del ferrocarril y el ofrecía 3.000 acciones de la sociedad que se constituiría a la Diputación, a cambio esta, daría expropiados por su cuenta los terrenos necesarios para la vía e instalaciones del ferrocarril.

No teniendo posibilidad Augusto Moreau de llevar a cabo la construcción de la línea, cedió la licencia a D. Sebastián González y Martínez, que a su vez y con la intención de comenzar cuanto antes las obras, traspaso los derechos a D. Juan Sala y Sivilla, por escritura de fecha 29 de abril de 1865, por la cantidad de 46.701.495 Reales.

Para dar comienzo a las obras el nuevo concesionario, destinó 8.500.000 reales para contratar a dos destajistas: Pedro Casciaro y Francisco Illan, los cuales a su vez subcontrataron por menores precios a varios subdestajistas: Vicente Rodríguez y Lorenzo Gallego entre otros.

Así continuaron las obras hasta la inesperada muerte de Sebastián González, momento en el que se paralizaron los trabajos, que hasta ese momento importaban la cantidad de 1.712.000 Reales.

La madre de Sebastián González, de avanzada edad y heredera de la concesión, cansada del largo pleito que su difunto hijo mantenía con Carlos Augusto Moreau por la anterior concesión, decidió terminar y traspasar de nuevo la concesión a Moreau, pero su hijo ya la había traspasado antes de morir a Felipe Laureau por escritura de fecha 22 de Julio de 1866.

Laureau, durante la posesión de la concesión cedió varias veces a varias personas, contrayendo importantes débitos.

La línea Medina- Salamanca, quedó incluida en la Ley de Auxilios de 1870, poniéndose así en riesgo su construcción, ya que se cuestionaba si tenía derecho a ser incluida en esta Ley o por el contrario dar por caducada su concesión, aunque por Real Orden de 7 de Julio de 1871, se concedió su inclusión en los auxilios de la citada ley, exigiéndosele a Felipe Laureau , reponer 96.000 Escudos que había retirado y que continuase las obras , fijándose además el plazo para la conclusión de las mismas , el 30 de junio de 1873.

Durante los años siguientes, continuaron los pleitos, denuncias y paralizaciones de los trabajos, con numerosas intervenciones de la Guardia Civil, unas veces para parar los trabajos y otras para ordenar que fuera otro constructor el que los realizase, según los autos que dictaban los correspondientes Juzgados.

De entre estos pleitos, fue el más destacado el que inició Rafael Saldaña contra Pedro Casciaro y Francisco Illan, ya que el demandante llegó a recurrir ante los Diputados y Senadores de las provincias de Salamanca y Valladolid.

En febrero de 1874, el Ingeniero de 1ª clase Pelayo Clairac Sanz, fue destinado a Salamanca para hacerse cargo de las obras de la línea y procurar su terminación (1), y es a él al que debemos el diseño del edificio de la estación de Salamanca, así como todos los de la línea, dividiéndose estos en edificios de 1º, 2º y 3er. orden.

(1) *El Boletín del Comercio, 24 de febrero de 1875*

El primer edificio construido para la estación de Salamanca, constaba de un solo cuerpo de dos plantas, con dos alas de una sola planta, que en un principio se edificó con el modelo de estación de primer orden, con las dependencias usuales de este tipo de construcciones, el constructor encargado de la realización de las obras fue Anselmo Pérez Moneo, industrial salmantino emprendedor e implicado en muchos negocios de fundición y obras.

Las obras se desarrollaron, como se mencionó anteriormente, en un solar cedido por el Ayuntamiento, situado a un kilómetro de la Puerta de Toro y colindante con la Calzada de Medina. Los trabajos de explanación, fueron realizados en 1872 por Tomás Morant Baño, empleado de Obras Públicas, pero no fue hasta 1876 cuando se contrataron los trabajos de edificación con Moneo (2)

Modelo de estación de primer orden.

Para la construcción del edificio de la estación, así como de los de las estaciones entre Cantalapiedra y Salamanca, se acordó con el industrial salmantino Anselmo Pérez Moneo la realización de las obras el 4 de noviembre de 1876. (3)

Con el objeto de llevar a cabo esta labor, Moneo, creó una sociedad cuatro meses después de hacerse cargo personalmente del encargo de las obras, el 26 de febrero de 1877(4), formada por él y por seis miembros más, entre los que se encontraban albañiles, carpinteros, jornaleros y un agrimensor.

(2) *García Catalán (Una ciudad histórica frente a los retos del Urbanismo moderno, Salamanca en el Siglo XIX)*

(3) *BERCHEZ GÓMEZ, y Enrique García Catalán (Una ciudad histórica frente a los retos del Urbanismo moderno, Salamanca en el Siglo XIX*

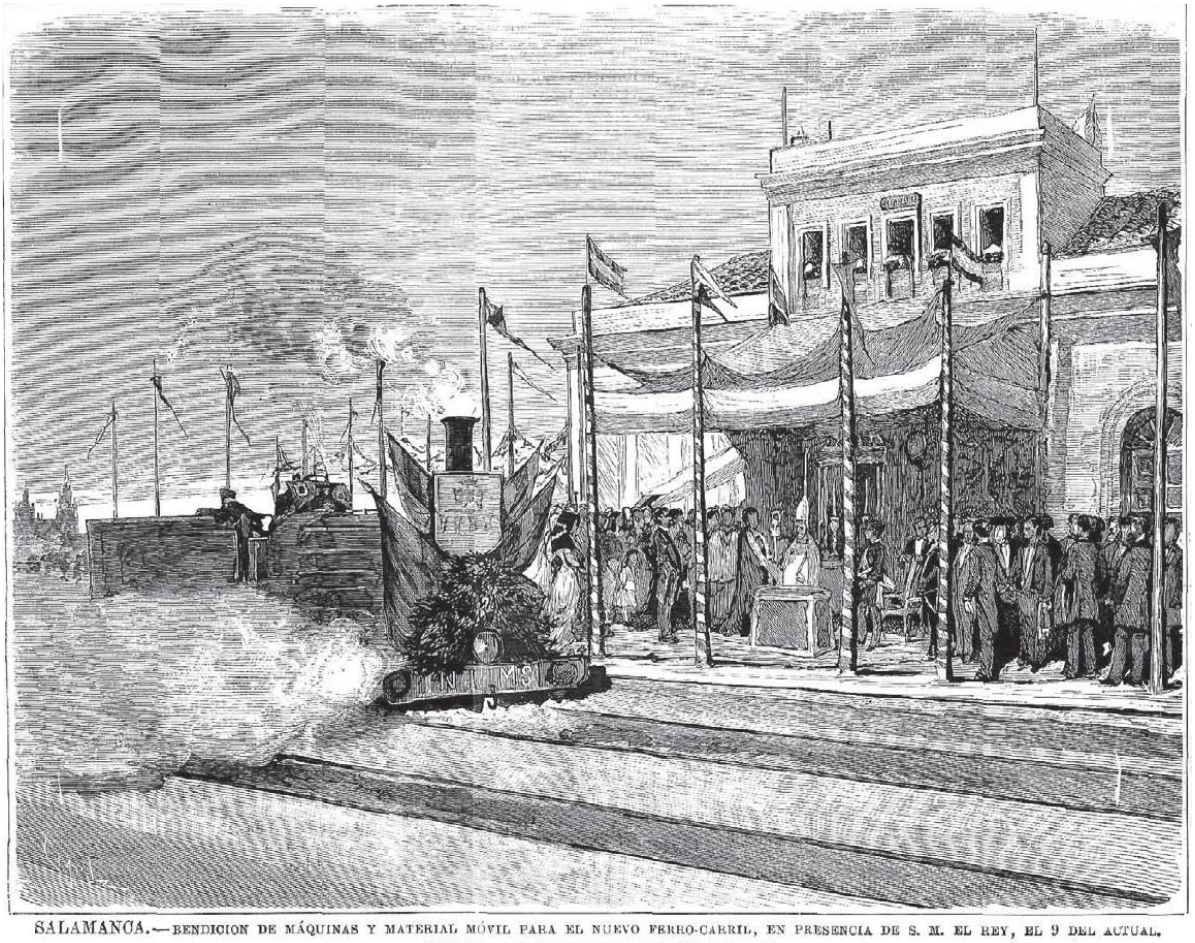
Para “mover las obras de forma conveniente y desahogada” Moneo, arriesgó un fondo de 30.000 pesetas, a cambio de un 10% de los beneficios que obtuviese la sociedad (4).

Nada más constituirse la sociedad, daban comienzo las obras, que se desarrollaron a buen ritmo, ya que el 15 de agosto de 1877, ya estaban terminadas.

Finalmente y después de superadas las dificultades en la construcción de la línea, el 8 de Septiembre de 1877, S.M. Alfonso XII, llega a Salamanca, para autorizar con su presencia la inauguración del ferro-carril de Medina a Salamanca, siendo el día siguiente, 9 de septiembre cuando el Monarca acudió a la estación de Salamanca, donde se procedió a la ceremonia religiosa de bendición de las locomotoras y el material móvil para la línea férrea, oficiada por el Cardenal Patriarca de Indias Francisco de Paula Navarrete Benavides, religioso este muy cercano al Rey Alfonso XII, acompañado en todo momento por el Obispo de Salamanca Martínez Izquierdo.

La Ilustración Española y Americana, refleja el acontecimiento en su número XXXV, de 22 de septiembre de 1877, así como un grabado de Domenech, en él se puede contemplar el acto de

la bendición de locomotoras engalanadas en la estación de Salamanca. También daba cuenta del reparto de varias medallas conmemorativas del acto de inauguración.



SALAMANCA.—BENDICION DE MÁQUINAS Y MATERIAL MÓVIL PARA EL NUEVO FERRO-CARRIL, EN PRESENCIA DE S. M. EL REY, EL 9 DEL ACTUAL.
(Dibujo del natural, de nuestro especial artista el Sr. de Domech.)

© Biblioteca Nacional de España

(4)*Berchez Gómez, Paliza Monduate, y Díaz Elcuaz*

El Ingeniero de la compañía, Pelayo Clairac, también proyectó para la estación de Salamanca, un cocherón para cuatro locomotoras, situado frente al edificio de viajeros, con una estética constructiva similar a la empleada en las estaciones, así como un foso que se emplearía para la limpieza de las escorias de los hogares de las locomotoras, operación conocida como “picar fuegos”.

MEDALLA CONMEMORATIVA DE LA INAUGURACION
del ferro-carril de Salamanca,

N. 7
Carp.ta 10

FERRO-CARRIL

de

Medina del Campo á Salamanca.

Carpeta 10ª - Nº 23

PROYECTO

de

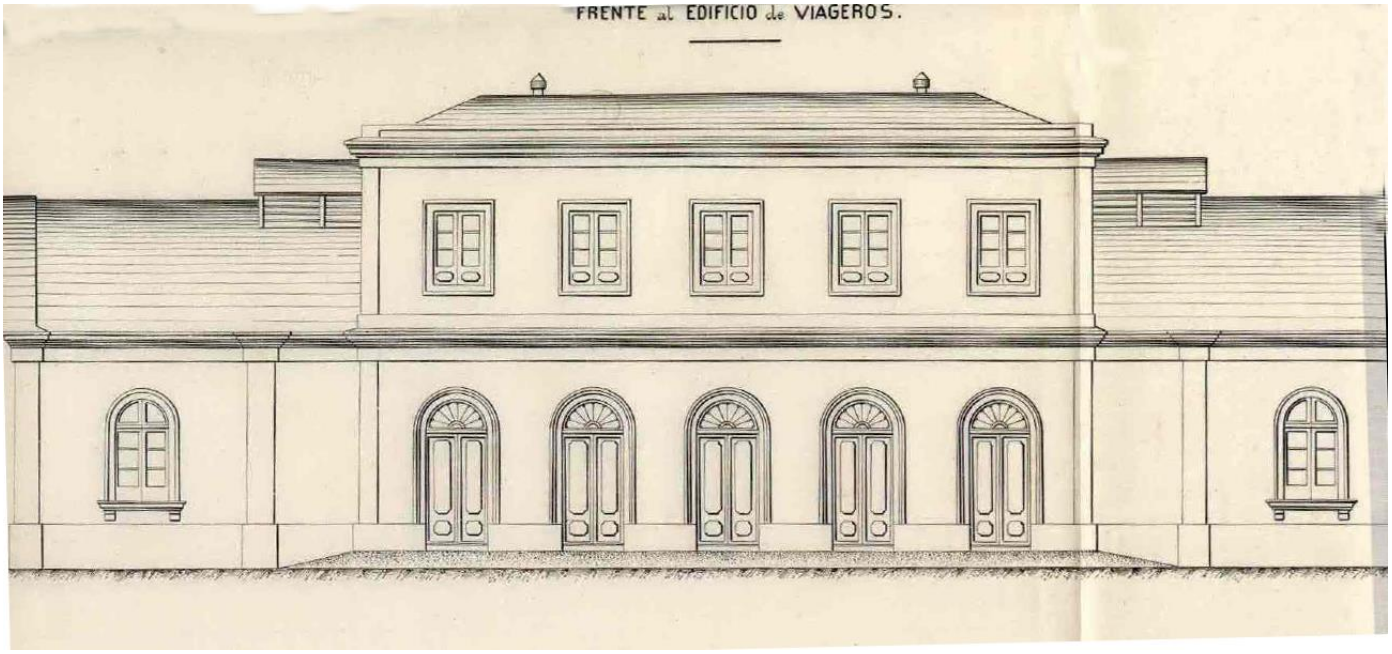
cochera para cuatro locomotoras

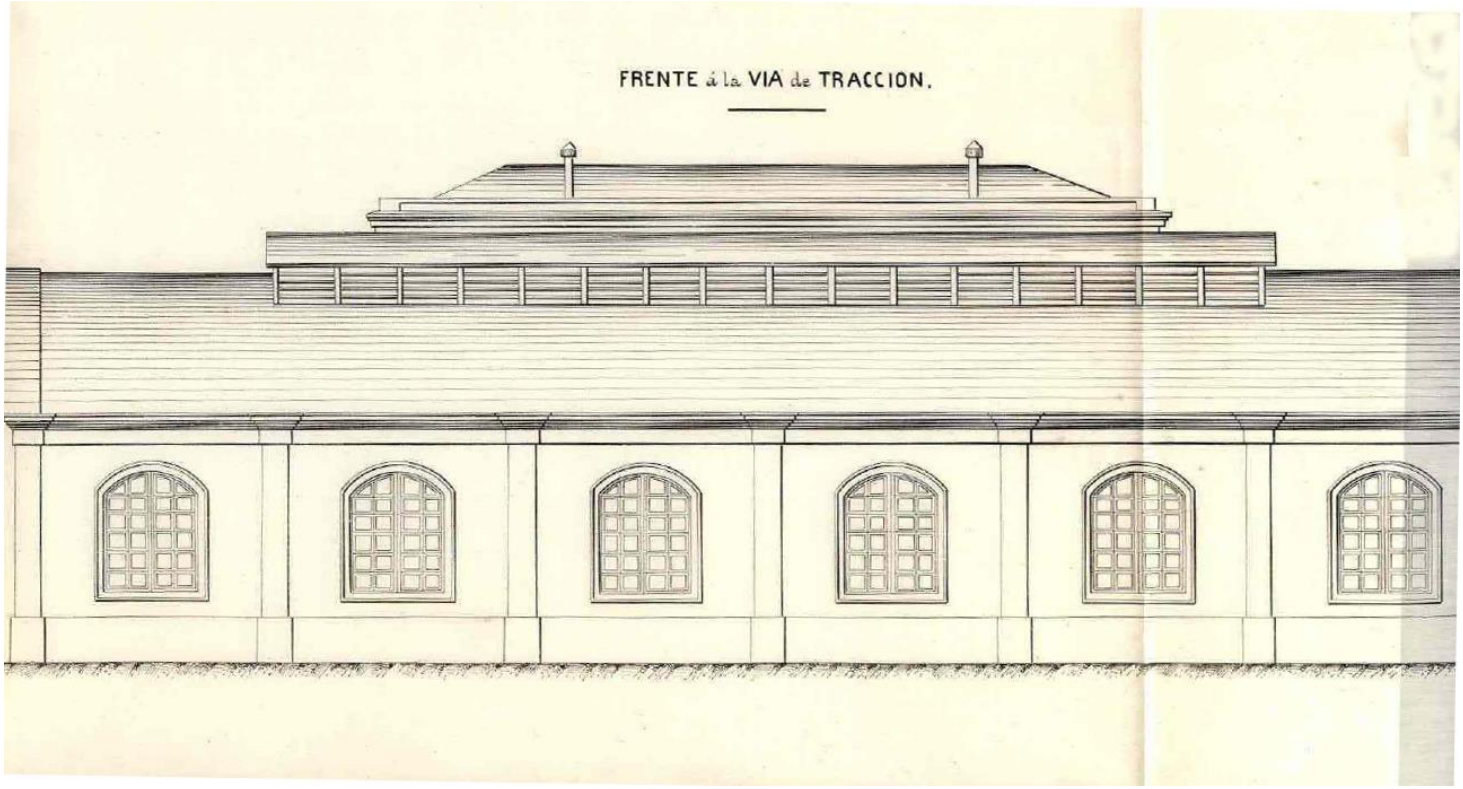
en la

ESTACION DE SALAMANCA.

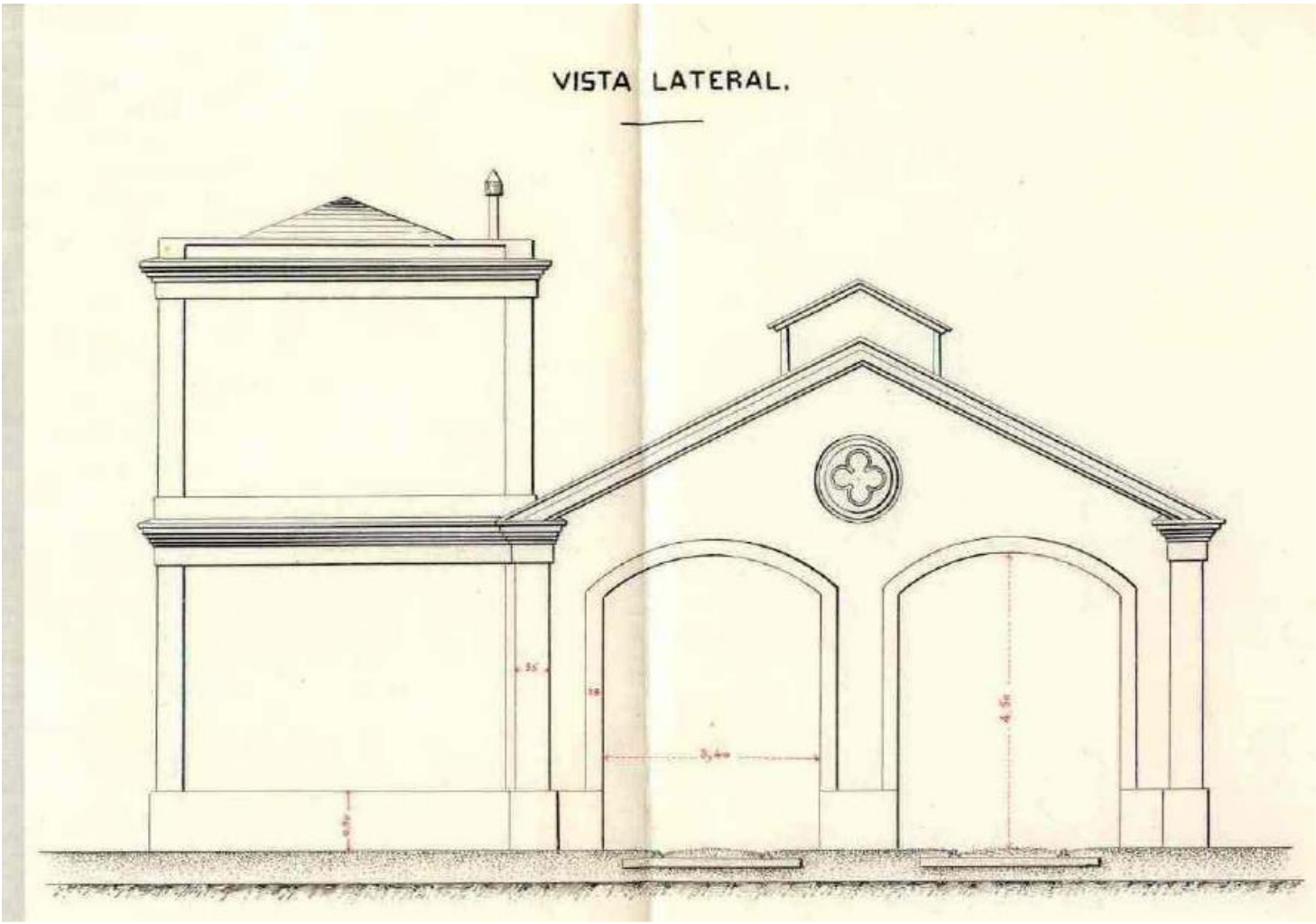
Año de 1.876.

© Archivo Adif Salamanca.

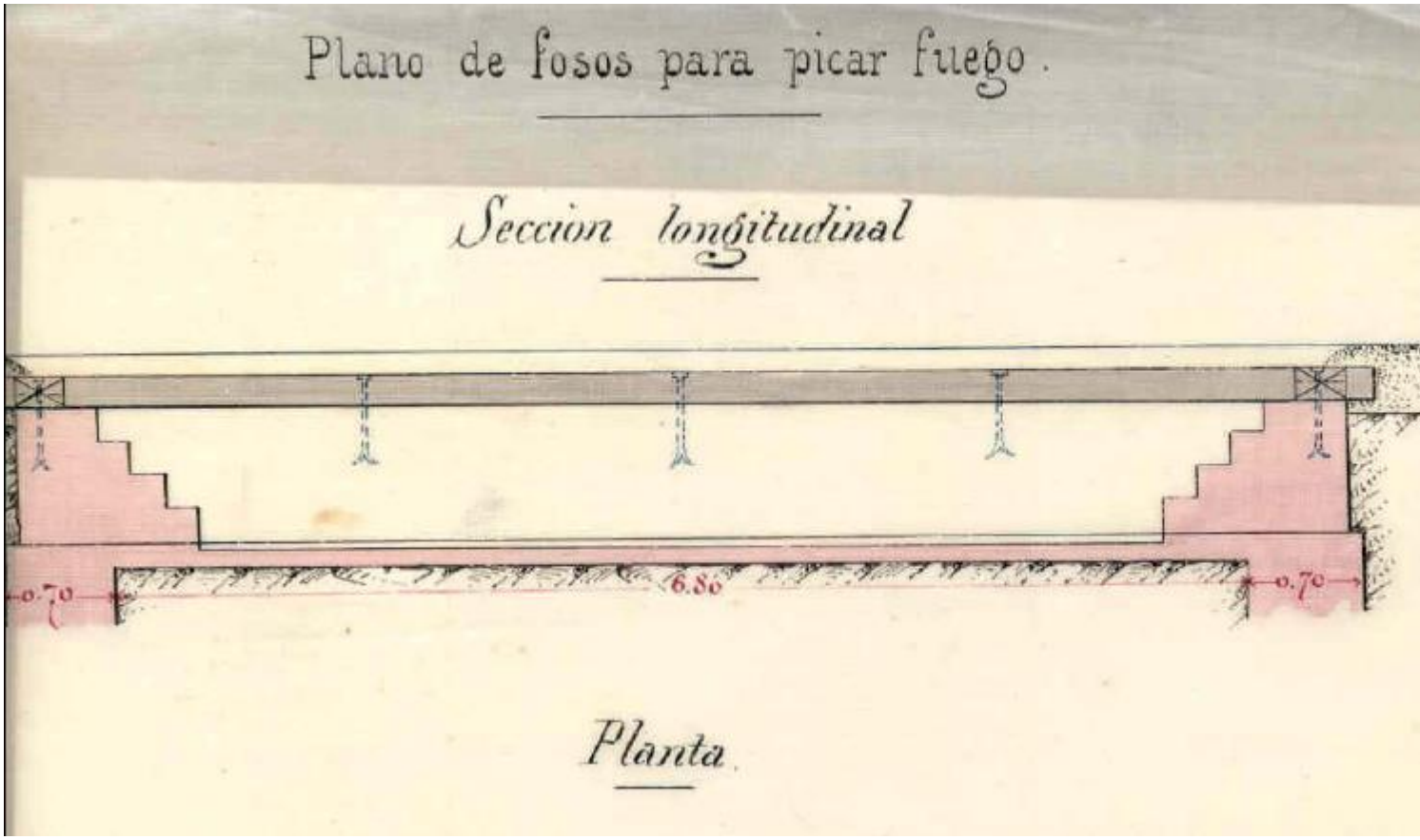




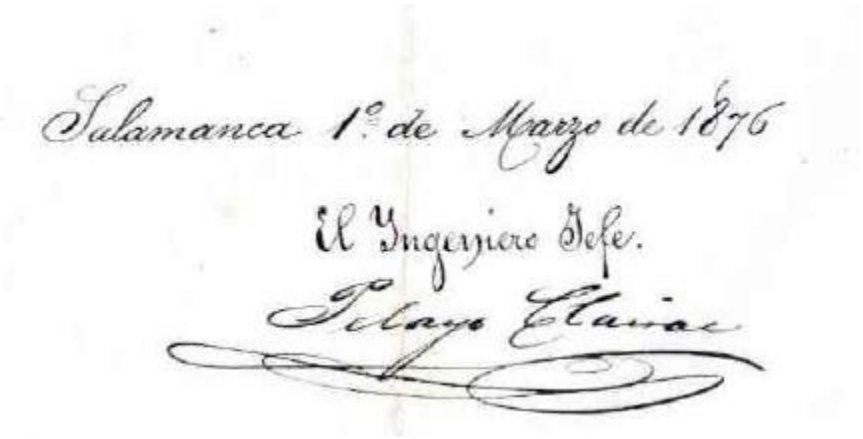
© Archivo Adif Salamanca.



© Archivo Adif Salamanca.



© Archivo Adif Salamanca.


Salamanca 1º de Marzo de 1876

El Ingeniero Jefe.

Pelayo Elaiac

© Archivo Adif Salamanca.

La disposición de vías en los primeros tiempos debió ser sencilla y terminada en toperas y placas giratorias, ya que no fue hasta el comienzo de las obras del Ferrocarril de Salamanca a la Frontera Portuguesa cuando se construyó la vía que, describiendo una curva a la derecha, constituía la salida por lo que hoy conocemos como Avenida de Portugal hacia la citada línea.

La llegada de nuevas compañías a la estación.

Con la expansión del nuevo medio de transporte, se produjo la llegada a Salamanca de nuevas compañías ferroviarias:

Salamanca- Frontera Portuguesa, 25 de mayo de 1886.

Plasencia – Astorga, 15 de abril de 1894 – Sección Plasencia – Salamanca.

Ávila- Salamanca, 30 de mayo de 1894 – Sección Salamanca- Peñaranda de Bracamonte.

La llegada de estas nuevas compañías y la afluencia de viajeros y trenes hizo que el edificio se quedase pequeño para poder dar servicio a la nueva situación, así pues, se proyectó la ampliación del mismo o en su caso, la construcción de uno nuevo.

La ampliación fue propuesta por la compañía que explotaba la línea Plasencia – Astorga y, en 1898, presentó el proyecto con sus planos y memoria, que fueron aprobados el 4 de agosto de 1899, siendo respetuoso con la configuración original, se construyeron dos alas laterales terminadas en dos edificios de dos plantas[5], aunque según datos de DIAZ ELCUAZ, la ampliación no se realizó hasta 1902.

En enero de 1898, ya de la mano de Pelayo Mancebo y Ágreda, Ingeniero Jefe de Segunda de Caminos, Canales y Puertos, Ingeniero Jefe de la División de Ferrocarriles del Oeste[6], vemos un anteproyecto de vías para la estación de Salamanca, en el que se aprecia la distribución de vías cocherones, almacenes y placas giratorias, que se distribuían para las operaciones de las diferentes compañías de aquella época.

Por aquella época y antes de la adscripción de la mayoría de las compañías a la Cía. del Oeste, todas las líneas que confluían en esta estación pertenecían a la “Octava demarcación de Ferrocarriles”[7]

(5) SENA, E. y,PEÑA.;p95.DIAZ ELCUAZ, J.L.2003pp. 73 y 74

(6) Pelayo Mancebo y Ágreda, Ingeniero Jefe de segunda de la división de Ferrocarriles del Oeste – no confundir con la Compañía de Ferrocarriles del Oeste

(7) Anuario de Ferrocarriles 1899

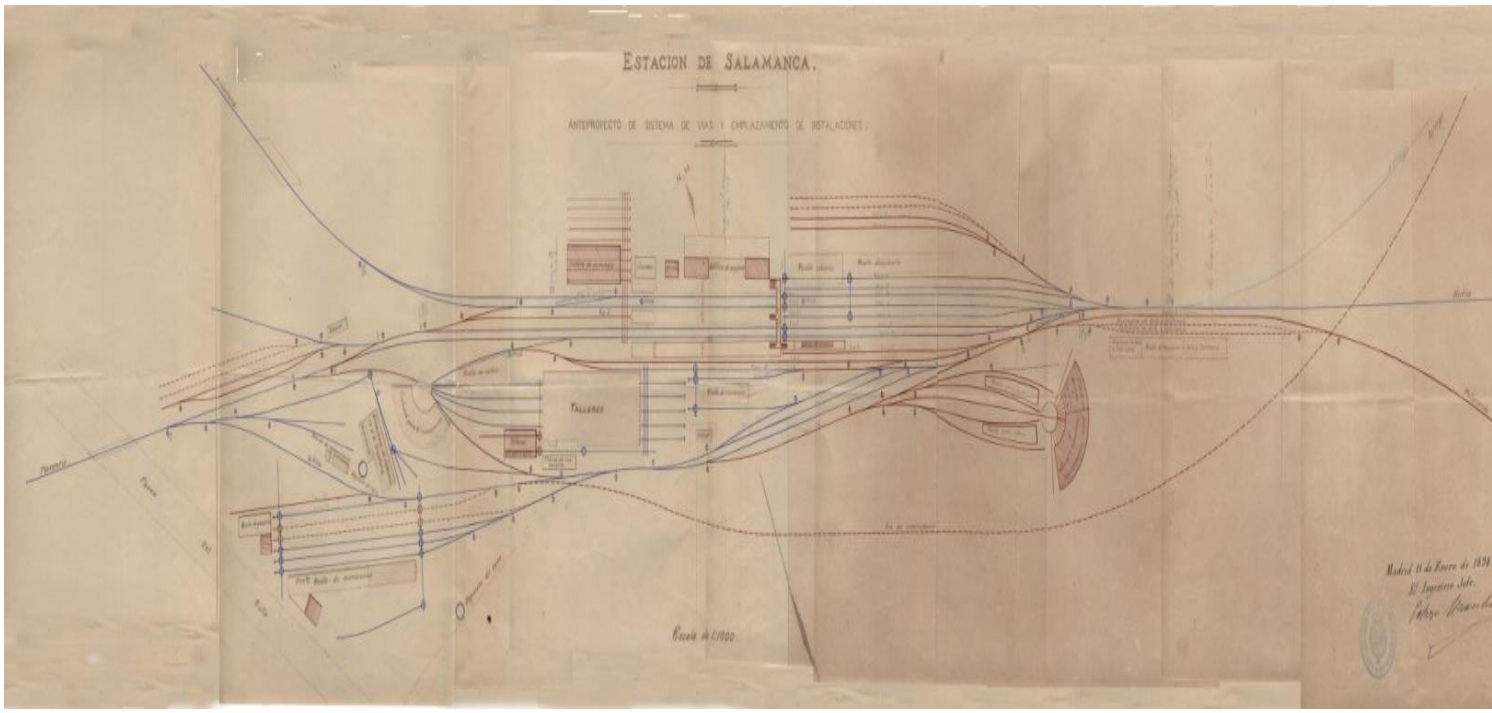
Foto autor desconocido

Una vez realizados los trabajos de ampliación del edificio de la estación de Salamanca, este es el aspecto que presentó hasta 1970.

Placa de altitud situada en la estación de Salamanca. © Archivo Adif Salamanca.

Anteproyecto de vías e instalaciones.

PELAYO MANCEBO, 1878



© Archivo Adif Salamanca.

En este plano, diseñado por el Ingeniero Jefe, Pelayo Mancebo y Ágreda, podemos apreciar la distribución casi definitiva de las vías e instalaciones de la estación de Salamanca, con la ubicación de los cocherones y rotondas destinados a las diferentes compañías, así mismo se puede ver la austeridad de las instalaciones destinadas al recién llegado Ferrocarril de Ávila a Salamanca, en su corta sección – Salamanca- Peñaranda de Bracamonte.

También destacan la gran cantidad de pequeñas placas giratorias, que después y, ya en tiempos de la Compañía Nacional de Ferrocarriles del Oeste, fueron desmontadas según vemos en la comunicación adjunta del Jefe de la 4ª Sección de Vía y Obras al Sr. Revisor de Material Fijo de la Cía. del Oeste en Salamanca, de fecha 24 de diciembre de 1931.

COMPAÑIA NACIONAL
DE LOS
Ferrocarriles del Oeste de España

COMUNICACION

Núm. 2144 SALAMANCA Madrid 24 de diciembre de 193 1

El Jefe de la 4.ª Sección de Vía y Obras

Al señor Revisor del Material Fijo.

Contestación a N.º de de 193

(Parte reservada al Jefe)

COMPAÑIA NACIONAL DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE DE ESPAÑA — VIA Y OBRAS MATERIAL FIJO — 1 DIC 1931 — Nº

De acuerdo con su carta V.núm 14 de actual, cúmplene manifestar a V. que a par del dia 7 de enaro próximo estarán dispue tas para levantar las 8 placas giratorias de la estación de Salamanca, que detalla e su comunicación V. núm 9 del 16 de noviem bre último, por lo que ruego a V. no demor el mandar a su personal a dicho fin en ev tación del peligro que puede haber para e personal de Movimiento que se dedica a la maniobras.

El Jefe de la 4ª Sección

Y ent

Sr. Jefe de la 4ª Sección
Salaman

En contestación a su anterior
n.º 2144 del 24 del pdo; he de
manifestarle que con fecha del
5 del 9 pasará a esa una brigad
de este Servicio para ejecutar los
trabajos a que la misma se refier

REVISOR DE MATERIAL FIJO
G. Barguenio

COMPAÑIA NACIONAL DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE DE ESPAÑA — VIA Y OBRAS MATERIAL FIJO — 5 - ENE. 1932

100.000 ej. (copiable) — Cenis, impresor

Mod. núm. 5 8 bis.—(11-930)

© Archivo Adif Salamanca.

El material móvil.

El material móvil que efectuaba servicio por las diferentes líneas, a fecha de 1 de enero de 1899, era el siguiente[8]:

Medina del Campo Salamanca: Locomotoras: 10 Coches de 1ª Clase: 5 Coches de 2ª Clase: 11 Coches de 3ª Clase: 16 Mixtos: 1 Furgones para equipajes: 6 Vagones Cubiertos y jaulas para ganados: 89 Vagones descubiertos: 4	**Salamanca a la Frontera Portuguesa:** Locomotoras: 19 Coches de lujo o breacks :2 Coches de 1ª Clase: 10 Coches de 2ª Clase: 14 Coches de 3ª Clase: 21 Mixtos: 4 Furgones para equipajes: 20 Vagones Cubiertos y jaulas para ganados: 44 Vagones descubiertos: 135
Ávila a Salamanca (Salamanca- Peñaranda): Locomotoras: 3 Coches de 1ª Clase: 2 Coches de 2ª Clase: 2 Coches de 3ª Clase: 7 Mixtos: 3 Furgones para equipajes: 4 Vagones Cubiertos y jaulas para ganados: 7 Vagones descubiertos: 20	**Plasencia a Astorga:**[9] Locomotoras: 46 Coches de lujo o breacks: 5 Coches de 1ª Clase: 22 Coches de 2ª Clase: 40 Coches de 3ª Clase: 49 Mixtos: 25 Furgones para equipajes: 22 Vagones Cubiertos y jaulas para ganados: 258 Vagones descubiertos: 123

(8) *Anuario de Ferrocarriles 1899*

(9) El *Anuario de Ferrocarriles de 1899*, relaciona el material perteneciente a la *Compañía de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España*, sin especificar la ubicación de dicho material en ese año.

Servicios de viajeros.

Los servicios de viajeros de la estación fueron los habituales de cualquier estación de la época, atendiendo a las necesidades de transporte de las diversas compañías que, con sus trenes y servicios, confluían o bien efectuaban paso por la estación, así podemos ver que, en 1898, los servicios de viajeros de las diferentes compañías, eran suficientes para la afluencia de público, ya que atendían a todos los destinos.

ITINERARIO

de los trenes que circulan por las líneas que pasan por Salamanca

Línea de Salamanca á la Frontera Portuguesa

Tren mixto, núm. 5

Sale de Salamanca para Fregeneda y Fuentes de Oñoro, á las 4'25 tarde.

Tren mixto, núm. 6

Llega de Fregeneda y Fuentes de Oñoro, á las 10'44 mañana.

Líneas del Oeste

Tren correo, número 102

Plasencia, salida, 3'27 mañana.
Béjar, llegada, 6'30 mañana; salida, 6'45 idem.
Salamanca, llegada, 9'31 mañana.

Tren correo, número 101

Astorga, salida, 9'10 mañana.
Benavente, llegada, 11'04 mañana; salida, 11'19 idem.
Zamora, llegada, 1'01 tarde; salida, 1'41 idem.
Salamanca, llegada, 4'23 tarde. salida, 5'03 idem.
Béjar, llegada, 8'16 noche; salida, 8'41 idem
Plasencia, llegada, 11'58 noche.

Tren mixto, núm. 114

Llega á Salamanca, de Béjar, á las 9'45 noche.

Tren mixto, núm. 112

Sale para Astorga á las 10'10 mañana.

Tren mixto, núm. 111

Llega de Astorga á las 4'30 mañana.
Sale para Plasencia á las 5'03 de la mañana.

Líneas combinadas de Medina y Frontera Portuguesa

Tren número 2 correo

Llega de Portugal á las 9'53 noche.
Sale para Medina á las 10'8 id.

Tren núm. 1 correo

Llega de Medina á las 4'49 mañana.
Sale para Portugal á las 5'5 id.

Tren número 12 sud-expreso

MIÉRCOLES Y SÁBADOS

Llega de Portugal á las 8'50 mañana.
Sale para Medina y París á las 8'58 id.

Tren número 11 sud-expreso

JUEVES Y DOMINGOS

Llega de París y Medina á las 8'39 de la noche.
Sale para Portugal á las 8'45 id.

Línea de Peñaranda

Tren mixto, núm. 8

Llega de Peñaranda, á las 9'42 mañana.
Sale para Peñaranda, á las 5'30 tarde.

Línea de Medina-Salamanca

Tren mixto, núm. 3

Llega de Medina á las 8'19 mañana.

Tren núm. 4 mixto

Sale para Medina á las 4'55 tarde.

© El Adelanto, Noviembre 1898

Las derivaciones particulares de la estación.

Con el ferrocarril plenamente instalado en Salamanca, y con sus líneas funcionando, los industriales salmantinos, no tardaron en poner sus ojos en este medio de transporte para sus productos. El primero en promover una conexión de su negocio con el ferrocarril, fue Gregorio Mirat.

Los orígenes de esta empresa se inician en 1812, año en que D. Gregorio Mirat, instaló una fábrica de almidones en Salamanca; posteriormente, emprende diversas líneas de negocio. En 1841 nace su hijo Juan Casimiro, que será fundamental en el desarrollo de la empresa. En 1853 Gregorio asocia en el negocio a su hijo, y algún tiempo después, la fábrica pasará a llamarse “Mirat e Hijo”. Juan Casimiro aplica los conocimientos adquiridos en Francia y en 1876 ya exporta el género fuera de la península. Fue en ese mismo año, cuando se data el traslado de la fábrica cerca

del Tormes, al Convento de San Jerónimo, ubicación esta muy cercana al ferrocarril de Plasencia a Astorga.

Los orígenes de este cargadero, se remontan a 1906, año en el cual se presenta la solicitud y el presupuesto para la construcción del cargadero. Por Real Orden de 28 de agosto de 1915, se autoriza el acceso a la línea, y el 14 de mayo de 1916, el Jefe de Sección de la Cía. del Oeste, hace entrega de la vía de acceso y sus instalaciones al Jefe de Estación de Salamanca, articulándose por consigna la forma de proceder para la admisión y expedición de trenes hacia y desde la fábrica.

En enero de 1951, se regula por Consigna - ya de RENFE- las condiciones de dicho cargadero. Posteriormente, se siguieron celebrando varios contratos y prorrogando la actividad ferroviaria hasta el levante definitivo de las instalaciones por el cese del transporte ferroviario, que en los últimos años se había reducido al suministro de ácido sulfúrico en cisternas.

© Archivo Adif Salamanca.

Continuará…

RECORDANDO AQUELLOS TRENES DEL SIGLO PASADO.

Carlos Alonso Mostaza (ciudadano del mundo libre)

Estoy intentando recordar cuál fue el primer tren que tengo grabado en mi memoria... Quizás sea éste...

Mi familia vivía en el edificio que hay al final de la Avenida de Federico Anaya ("la rotonda"). Desde este edificio se veía perfectamente la vía que salía desde Salamanca hacia Zamora. Esta salida tiene una cierta pendiente y tengo el vago recuerdo de una locomotora de vapor tipo Mikado tirando de un mercancías apoyada por cola por un tractor de la serie 303. Creo que el tractor dejaba de empujar al llegar al paso a nivel de la Carretera de Valladolid y desde allí retornaba a la estación de Salamanca.

Pero sin duda los mejores recuerdos que tengo es de todos los trenes diésel que circulaban por Salamanca: los Ferrobuses, los TAF, los TER, las ALCO y las "tresmiles" (es curioso que conozcamos a las General Motors así, cuando ya desde su puesta en marcha en 1974 llevaron la numeración UIC 333).

Para mí Salamanca sigue siendo "territorio diésel", cuando voy por allí y veo la catenaria tengo una sensación extraña, como que me he equivocado y realmente no estoy en la Ciudad del Tormes.

Pero sigamos con los trenes que recuerdo...

El TER

Muchos veranos nos íbamos de vacaciones a Brañuelas (León). Allí pasábamos gran parte de las vacaciones estivales (volvíamos para las fiestas de Salamanca y para empezar el cole). Para desplazarnos hasta allí mis padres cogían las maletas, los Kilométricos amarillos con los billetes y a la tropa (los cuatro pequeños de una familia numerosa de 8 hermanos, dos de ellos ferroviarios: Paco y José Luis) y caminito de la estación recién comidos para tomar a eso de la una de la tarde el TER que procedía de Madrid y que iba a El Ferrol del Caudillo (nos guste o no hasta la muerte de Franco en 1975 El Ferrol era "del Caudillo"). ¡Qué bueno era aquel tren! Los asientos de 1ª clase (los azules) son para mí de los más cómodos que he probado (todo hay que decirlo: entonces eran para un niño y ahora ya serían para alguien que peina muchas canas y que tiene dolores articulares ;-)…

El aire acondicionado, aquellas manivelas para bajar las persianas, las bandejas abatibles, ... Lástima que sin casi darnos cuenta estábamos en Astorga... Había que bajarse para continuar el resto del viaje en una "suiza"…

En otra de estas unidades íbamos desde Brañuelas hasta Toral de los Vados (León) a visitar a la familia de mi padre. En uno de estos viajes recuerdo que pasó antes de nuestro tren un TECO tirado por una inglesa 277... A la distancia de bloqueo (qué curiosas eran las señales de un solo foco de la norteamericana GRS que había para controlar la circulación entre Ponferrada y Brañuelas, tramo en el que se instaló el primer CTC de Europa) llegó nuestro tren y fuimos intentando cazar el TECO...

En el recorrido se pasa por el famoso túnel de "El Lazo" y hay varios puntos en los que se ve más abajo el tren que te precede. Así que asomados en las ventanillas y siempre supervisados por mi padre (siguiendo la recomendación de "ES PELIGROSO ASOMARSE AL EXTERIOR") íbamos disfrutando de la persecución de aquel tren lleno de vistosas cajas metálicas.

El TER también lo utilizábamos frecuentemente para nuestros viajes a Madrid. Recuerdo que teníamos que ir con mi hermana Pilar en la plataforma. No sé por qué demonios se mareaba dentro de la sala de viajeros (que yo sepa ya no le ha vuelto a pasar en ningún medio de transporte). Así que nos bajaban la ventanilla practicable de la puerta de acceso y allí íbamos viendo desde Ávila hasta Madrid Príncipe Pío la sucesión de señales que el TER iba poniendo en rojo y escuchando las explicaciones que nos daba mi padre del funcionamiento del Bloqueo Automático… “Mira, El Escorial”, “Allí… La Cruz del Valle de los Caídos” (he de reconocer que yo nunca logré verla desde el tren).

En las plataformas de los trenes había un mapa de la Red y jugábamos a hacer itinerarios... "Desde Granada a Valencia... ¿por dónde voy?" Una entretenida forma de conocer la geografía de nuestro país…

Otro viaje en TER que recuerdo fue el que hicimos varios hijos de ferroviarios (entre ellos Antonio Carabias) en 1982 para ir a la Universidad Laboral de Huesca. Viajamos en el TER de Barcelona hasta Zaragoza El Portillo por el Valladolid-Ariza... Toda una experiencia. En Zaragoza a todos los chavales que íbamos a Huesca nos montaron en un tren especial tirado por una 319 bicabina (creo que fue la primera vez que vi una locomotora de esta serie y de este tipo, antes ya había visto alguna monocabina en un viaje en el expreso de Madrid a Cartagena para ir de vacaciones a la Manga del Mar Menor. Me resultaron especialmente curiosas sus ventanas laterales con forma de ojo de buey).

El viaje de vuelta fue en ese mismo tren hasta Zaragoza y desde allí a Salamanca en el TER procedente de Barcelona. Recuerdo que en nuestra espera vi por primera vez los flamantes coches de la serie 9000 con aquella decoración tan diferente a lo que estábamos acostumbrados...

LOS FERROBUSES...

Pero volvamos al pasado, que quiero terminar de contar cómo volvíamos a Salamanca desde Brañuelas…

El verano terminaba (en agosto en la montaña leonesa había terminado mucho antes;-) y con la experiencia de ir a bañarnos en las gélidas aguas de los ríos de la zona y de haber visto varias veces cómo se quitaba la Doble Tracción al *Catalán* (aquel Expreso que unía La Coruña y Vigo con Barcelona) volvíamos a Salamanca en una "suiza" hasta Astorga y desde allí ¡un ferrobús!... Este tren no era tan cómodo como el TER y hacía muchas paradas, pero tenía su encanto... Nos gustaba ir en el lado de la cabina desde la que se veía la vía, así que si en sentido Salamanca iba en cabeza el coche motor con furgón postal (un tabique cegaba la vista de la cabina) nos poníamos en el coche remolque con cabina para ir viendo cómo iba desapareciendo la vía... Llegábamos a Salamanca ya de noche, con las ferias recién estrenadas (el circo Atlas de los hermanos Tonetti, el teatro chino de Manolita Chen, la tómbola Cachichi, la noria, los caballitos, los coches chocones Loranca,... Los que tengan ya una cierta edad recordarán aquellas ferias en lo que hoy es el parque de Würzburg).

Los ferrobuses... Recuerdos de su traqueteo, su silbato... Bajar en uno de esos artefactos desde La Fregeneda hasta Barca d'Alva era todo un espectáculo.

Un verano estuvimos acompañando a mi padre en esa estación fronteriza... Le ayudábamos a tomar nota de la relación de vagones que venían o iban a Portugal. Un día bajamos con él en el mercancías procedente de Salamanca. Nos montamos en el furgón y desde allí íbamos viendo el paisaje...

Fue tan impactante todo aquello que unos años más tarde redacté una propuesta de reapertura de esta línea para usos turísticos. Inicialmente contemplaba la circulación de un tren turístico u otros artilugios como los ciclo raíles que por entonces se estaban probando en la montaña palentina... Había fondos europeos (Leader II) para el desarrollo turístico, había entusiasmo por nuestra parte (muchas reuniones con Diputación de Salamanca, Junta de Castilla y León, Asociaciones y hasta con la persona que tenía un ferrobús cerca de Salamanca en su desguace) pero no existía ninguna intención por parte del Ministerio y/o Renfe de reabrir esa línea. Así que con el tiempo el entusiasmo tornó en frustración y decepción y aquella idea descabellada quedó en el olvido. Aplaudo lo que al final, tras muchos años se ha hecho con la línea, pero sigo diciendo que si se hubiera explotado la línea con "algo ferroviario" tendría más éxito.

Aquel mercancías llegó a Barca d'Alva y mi padre fue a hablar con el Jefe de Estación (el Señor Sousa, aún le recuerdo con sus puñetas para no mancharse con bolígrafo la camisa). En la cantina, junto a un café, estuvieron hablando de los toldos de lona que cubrían los vagones de bordes medios que bajaban hacia Portugal pero que luego no subían... Y cordialmente acordaron posibles soluciones a esa situación. Han pasado muchos años de aquello, pero aún recuerdo aquel encuentro internacional con diplomacia de altísimo nivel.

LOS TRENES CONVENCIONALES...

El Iberia...

Aquel tren con tantos coches, con tantos orígenes y destinos... Mi padre comentaba que a veces en Salamanca no daban abasto todos los factores de la taquilla para expedir a tiempo los billetes... Antonio Carabias me confirmaba esto cuando me comentó que a su padre también le costaba sudores hacer la intervención completa.

Para visitar a la familia que tenemos en Valladolid tomábamos este tren. Ir asomado en la ventanilla viendo el movimiento de la estatodina, oyendo el rugido de la 333...

En uno de estos viajes tuve la oportunidad de poder ver en la estación de Valladolid un flamante tren Corail (podría ser el que iba a Gijón). Tenía en mi cabeza de chorlito una “foto de retina” de uno de estos coches con la pegatina del Mundial de España 82 y así lo dibujé en mi sitio web… Desde Portugal, Albérico Duarte (Sudexpress) contactó conmigo porque estaba buscando información para un posible modelo a escala 1:87 de los Corail con inscripciones Renfe y solicitaba posibles fotografías o documentos para verificar la inclusión de esas pegatinas en los coches franceses… Únicamente pude aportar mi recuerdo y el de otros dos amigos ferroviarios… Al final el coche se hizo con ese detalle.

Los ómnibus...

¡Qué deciros de aquel Semidirecto que teníamos a Madrid Príncipe Pío! Aquellos estupendos coches de la serie 5000... Hasta Ávila había que sufrir el estado de la vía, pero luego cómo subía la "tresmil" hasta La Cañada... ¡Espectáculo!

No hay que olvidar los otros "Correos" que teníamos en Salamanca... El Fuentes de Oñoro-Medina del Campo y el Salamanca-Palazuelo Empalme.

En ambos también viajé varias veces... En el de Fuentes de Oñoro para ir al famoso mercadillo que se celebraba en Vilar Formoso una vez al mes...

En el de Palazuelo para ir de acampada a Hervás con unos amigos... Recuerdo que aunque el tren sólo ofrecía acomodación de 2ª clase ese día iba un mixto de 1ª y 2ª clase (probablemente sería un AAB.4-5100)... Y claro, nos acomodamos en un compartimento de 1ª... El tren no iba con mucha gente y el interventor no nos dijo nada...

El Surexpreso

Qué decir de ese expreso internacional que pasaba todas las noches por Salamanca. Con sus coches Sorefame, los literas franceses, el coche camas, el restaurante…

Los camellos...

Recuerdo mi primer viaje a Madrid en un 593... Era el primer tren "moderno" que veía en Salamanca... Tan nuevo, con aquella decoración "Nueva Imagen", con aquel aire acondicionado tan estupendo, asientos cómodos... ¡pero uno no se podía asomar al exterior! Hasta la renovación de la vía entre Ávila y Salamanca ya sabías que en esa parte del recorrido no podías leer porque tenías que agarrarte en el asiento para evitar los bandazos y el traqueteo…

También durante un cierto tiempo tuvimos los 592 en esta relación... Aunque el tren solamente se comercializaba con billetes de 2ª clase tenía asientos de 1ª clase (¡sí, los del TER!) en el coche remolque intermedio... Así que si viajabas con algún amigo o amiga que había sacado billete de 2ª le decías que se viniera contigo en 1ª.

Hasta aquí el repaso de los trenes que marcaron mi infancia y adolescencia... Quizás en otra ocasión siga contando mis experiencias con otros trenes más modernos (para mí con menos encanto, todo hay que decirlo).

Todos los dibujos que ilustran este artículo han sido dibujados por el autor y por Juan Mompeán.

Se pueden ver en los siguientes sitios web:

http://mikado.trenmania.com

https://trenesjuan.trenmania.com

© *El Iberia*, ASALAF y surexpres. Boletín nº 4, año 2023.
El Iberia no se responsabiliza de las opiniones y comentarios aparecidos en los artículos, que son realizados a título personal, altruista y sin ningún ánimo de lucro.
Queda prohibida la reproducción total o parcial de cualquiera de los textos y/o fotografías sin el previo consentimiento por escrito de los autores. Para colaborar en próximos boletines o ponerse en contacto, a través de la web: www.eliberia.es
ISSN: 2530-5395. *El Iberia* (Salamanca. Internet)